EXPOSIÇÕES UNIVERSAIS

VANCOUVER 1986

Tereza Coelho



Texto
Tereza Coelho

Revisão de Texto
Fernando Milheiro

Design Gráfico
Luis Chimeno Garrido

Coordenação de Edição
Fernando Luís Sampaio

Coordenação de Produção
Diogo Santos

Fotocomposição, Selecção de cor e Fotolitos
Facsimile, Lda.

Impressão
Seleprinter, Sociedade Gráfica, Lda.

Créditos Fotográficos
CDI - Parque Expo'98 - DR

Depósito Legal
124745/98

ISBN 972-8106-05-X

Tiragem
2 000 exemplares

Lisboa, Junho de 1998

Uma Edição





A cúpula multifacetada onde, durante o dia, se reflectiam a luz e a água e que brilhava à noite com luzes que se acendiam numa sequência aleatória: um dos emblemas da Expo 86

O NOVO MUNDO

Podemos começar com «era uma vez». Era uma vez uma família, constituída por pai, mãe e dois filhos, Donald e Edgar. Havia uma feira extraordinariamente importante na cidade onde viviam, uma feira onde poderiam fazer uma coisa tão improvável como ver o futuro – mas ainda nenhum membro desta família lá tinha ido.

Apesar disso, um dos rapazes, Edgar, o mais novo, tinha uma recordação. Um *souvenir*, e guardava-o com muito cuidado. Embora não pudesse integrá-la na sua própria memória, era uma recordação que, mesmo não estando no lugar certo, podia servir de condensação portátil do acontecimento.

E servia, em abstracto. Mas nem por isso com menor intensidade, porque como a feira estava ali, e como Edgar sabia que acabaria por ir, mais cedo ou mais tarde, disso ele tinha a certeza, a ideia de uma visita estava presente, era o pano de fundo sobre o qual se dispunha o resto da sua existência. «Mais cedo ou mais tarde» é um poderoso auxiliar, durante o tempo em que se espera por alguma coisa.

Quando, finalmente, chegasse o grande dia, Edgar poderia, em pessoa, recolher outras recordações. Seriam as suas recordações. Depois ia poder fechar os olhos e rever imagens que seriam, também, as suas, diferentes de quaisquer imagens de quaisquer pessoas.

Esta família pertence a um romance de um dos mais importantes escritores contemporâneos, E. L. Doctorow. O livro chama-se *World's Fair* e foi publicado em 1985, um ano antes da Feira de Vancouver. Torna-se, portanto, redundante dizer que a «Feira» do título não é a Exposição Universal de Vancouver.

Isto não quer dizer que não seja uma genuína «Expo»: é a Exposição Universal de Nova Iorque, em 1939. E, além de ser motivador, enfim, pelo menos de uma certa maneira, verificar-se que uma Exposição Universal, já nos anos 80, serve de tema a um escritor e dá origem a uma ficção, é curioso vermos que são parecidas as expectativas desta família nova-iorquina, no ano do início da Segunda Guerra Mundial, e as expectativas que poderia ter uma família em Vancouver, vinte e nove anos depois, sem uma Guerra Mundial no horizonte, e com uma confiança no futuro que nos adultos, em Nova Iorque e em 1939, começava a ficar abalada – e por isso, para esta equivalência, ainda bem que Edgar é só um rapaz. E agora, a partir daqui, onde está Feira de Nova Iorque, leia-se, apenas, feira.

Antes de ir, Edgar já era proprietário de uma recordação porque, estando doente, o irmão mais velho trouxe-lhe um *pin* que era uma oferta da Heinz. Davam-no a quem visitasse o pavilhão da Heinz. Um dos colegas de Donald foi, recebeu um, e depois, não querendo pô-lo na lapela, que era o que devia ter feito, e não sabendo que outra coisa fazer com ele – isto acontece muito quando se tem um *souvenir* em casa –, ofereceu-o. Havia rapazes que faziam colecção dos *pins* e trocavam-nos uns com os outros, mas o amigo de Donald não queria mais nenhum *pin* e não estava interessado nisso.
Em 1986 pode haver outro Edgar, Edgar B, mas agora ele vive num subúrbio de Vancouver. Dão-lhe uma miniatura de um robô ou de um foguetão. Partiu uma perna a esquiar e acabam de lhe pôr gesso. A família diz-lhe, para o tranquilizar, que hão-de ir todos juntos à Expo. Mais tarde. Como a família de Edgar A, têm pouco dinheiro. Mas, dentro da feira, é quase tudo grátis. A começar pelos transportes, talvez porque são o tema do acontecimento. E há muitas rampas de acesso. O gesso não faz diferença.
Vão todos juntos porque é costume as pessoas juntarem-se para irem a uma feira, trata-se de uma questão de comensalidade, como se diz das refeições. Faz mais sentido não comer sozinho e, como escreve Doctorow sobre a feira: «Por toda a parte as pessoas passeavam em grupos e famílias, e paravam para tirar fotografias em todos os edifícios.» É uma boa descrição que serve para qualquer feira, mesmo que se chame «Expo».
Edgar A e a família, por enquanto, limitavam-se a assistir à multiplicação dos sinais do acontecimento. Muito perto da casa deles, havia uma loja de *souvenirs*, onde não dispunham de *picles*, mas onde o Trilão e o Perisfério – os emblemas da Exposição de 1939 – eram vendidos, em *pins* e em bandeirinhas. O Trilão era um obelisco arranha-céus e o Perisfério um enorme globo. Representavam o tema da Feira, que era «O Mundo do Amanhã». O tema de Nova Iorque – «I have seen the future» – poderia servir, muito tempo depois, para Vancouver. E não só: os visitantes das Expos em geral acreditam que viram o futuro – também em geral.
Edgar A esperava. O que é verdade é que Edgar A se aborrecia em Nova Iorque, tanto como Edgar B se aborrecia em Vancouver, mas ambos iam mobilizando toda a paciência de que eram capazes. Por ideia do pai de Edgar A, e esta ideia, em pouco tempo, cada um dos membros da família a sentia como se fosse sua, era de bom senso deixarem passar a primeira parte da agitação: a primeira parte era, também, a maior parte. É a opinião de todas as pessoas que pensam

no assunto antes de escolherem uma data para visitarem uma Exposição Universal. Se as Expos, por qualquer razão, fechassem antes do previsto, muitos dos mais inabaláveis pró-visitantes não chegariam a ir. O pai de Edgar A achava que, numa fase em que o recinto estivesse mais calmo, veriam, sem empurrões, sem pressas, sem confusões, tudo o que houvesse para ser visto. Isso ia compensá-los, largamente, de serem dos últimos.
Há vícios, neste raciocínio: diz a experiência das Expos que os recintos não costumam estar «mais calmos» a não ser de madrugada, quando fecham, e só lá está o pessoal das brigadas de limpeza e manutenção. O resto nunca é seguro: não se pode saber quantos visitantes ainda faltam, porque não se sabe ao certo quantos visitantes vai haver – Vancouver teve quase o dobro do que se esperava. Por outro lado, mesmo que reinasse uma improvável calma mortal, nunca se poderia ter a certeza de ver tudo o que havia para ser visto – faz parte dos contratempos da monumentalidade.
Edgar A esperava e sentia-se apreensivo. É provável que todos os que esperam por um acontecimento destes se sintam assim. A Feira de Nova Iorque parecia imensa, e ele antecipava os momentos em que teria de decidir qual era a sua absoluta prioridade.
Como, depois, em Vancouver, os pavilhões, os espectáculos e as exibições amontoavam-se numa monstruosidade que parecia gritar «é tudo importante!» sempre que ele tentava organizar-se, e a tal ponto que ele nem sequer conseguia escolher qual era o pavilhão, qual o país, qual a demonstração, que havia de ver primeiro. Não tinha lá posto os pés, mas percebia que tudo seria muito maior do que nas fotografias e muitíssimo mais disperso. Edgar B, em Vancouver, sentiu exactamente isso, quando se pôs a olhar para um corpo humano decomposto em partes gigantes e para uma cidade reproduzida dentro de uma sala. O que ele sentiu foi que já ninguém respeitava as proporções.
Edgar A e Edgar B preocupavam-se, todos os dias, mais do que uma vez por dia, com a possibilidade de virem a falhar as melhores atracções. O estado era o de um nervosismo difuso, mas extraordinário. De facto, a grande calma que supostamente antecede os grandes acontecimentos, não comparecera ali.
Nem todos estavam assim. O pai de Edgar A estava muito descontraído. E optimista. Ia dizendo que a feira ia ser óptima para o negócio, porque iam chegar pessoas do país inteiro. Depois, essas pessoas, não morando ali, ficariam em hotéis, teriam de jantar fora, e gastariam dinheiro a ir ao Radio City. Ao longo da sua visita à cidade, passariam

pelas lojas e quereriam comprar coisas e mais coisas, gastando ainda mais dinheiro. Isto é o que pensam todos os que – como esse pai – têm um comércio numa cidade onde se realize uma Expo.
Um dia a feira acabou. Começou o ano de 1940. E, afinal, o negócio não foi nada do que o pai de Edgar A tinha previsto.
Aquilo a que se chama «contexto histórico», como se sabe, complicou-se muito, e foi especialmente desfavorável. Durante a feira, começou a Segunda Guerra Mundial – e na zona internacional os países tornaram-se inimigos uns dos outros. Todas as Expos seguintes decorreram, ao menos, na felicidade de circunstâncias assim nunca mais se repetirem.
World's Fair é, não exactamente a história de um rapaz judeu e da sua família, mas um romance de aprendizagem. Eles sobrevivem em Nova Iorque, primeiro com uma esperança no futuro que a Exposição Universal de 1939 parece, de certa maneira, sustentar, e, depois, sem ilusões. Uma parte daquilo que, de um ponto de vista afectivo, emotivo, a Exposição representa para estas pessoas, muito particularmente para Edgar-dito-A, é intemporal, e pode, certamente, fazer-se coincidir com a «relação» que os rapazes e as respectivas famílias foram estabelecendo com as sucessivas feiras e exposições deste nosso mundo. Não é difícil imaginarmos um rapazinho insuperavelmente contente ao aproximar-se de uma das entradas. Edgar ficou de pé cerca de uma hora, à espera de entrar no pavilhão da General Motors, que era o mais popular de todos, por causa do Futurama, e quando finalmente entrou, deslumbrou-se com a visão futurista que o Futurama lhe proporcionou: sentado numa cadeira que se movia e que tinha altifalantes incorporados, viu um mundo inteiro, como se estivesse a sobrevoá-lo – uma cidade do futuro, com arranha-céus e auto-estradas. Podemos conceber que Edgar B se deslumbra no pavilhão da General Motors na Exposição de Vancouver. Foi também um dos mais populares: ali, «Spirit Things» era uma apresentação dos transportes durante o século através de holografia e *performances*. Repetiu-se o êxito.

ALÉM DA MANIA DAS NOVIDADES

As novidades são um dos pontos importantes. Em termos menos fantasistas e mais pragmáticos, um dos motivos que levou uma imensa população, ao longo dos anos, a deslocar-se para visitar as

Exposições Universais, foi ver, *in loco*, o que havia de novo. Em Nova Iorque como em Vancouver – ou Barcelona, ou Paris, etc.

No entanto, para os promotores, não se tratava, apenas, de mostrar as novidades. Como Robert Rydell explicou no ensaio *All the World's is a Fair*, esperava-se que as exposições, em si mesmas, fossem um contributo para o desenvolvimento das cidades e das regiões onde decorriam, e que proporcionassem oportunidades para o consumo de massas. Faz parte dos seus atributos as exposições exibirem as capacidades económicas, artísticas e urbanísticas, promoverem o entretenimento e o turismo. A diversidade é uma das palavras-chave do seu potencial de atracção.

Rydell explorou o conceito de Exposição Internacional nos Estados Unidos entre 1876 e 1916 com um objectivo, verificar como as Feiras norte-americanas nesse período tinham servido para confirmar uma noção antropológica que prevalecia na época: a superioridade racial anglo-saxónica. Sem essa perspectiva, e reportando-nos só a alguns dos factos, podemos ver que as feiras não são assim tão diferentes, mesmo fora dos Estados Unidos, mesmo nos nossos dias. Por exemplo, não se trata apenas da permanência das expectativas acima mencionadas, mas ainda de outro género de expectativas – a mostra de novas formas arquitectónicas e modelos para novos tipos de urbanização. E há mais uma caracterização genérica que também se aplica: segundo Rydell, o facto de a diversidade caracterizar estas exposições não é inócuo, a heterogeneidade era um factor importante de atracção. Esta diversidade não é uma característica em abstracto, e tem de ser integrada num conjunto de ideias comuns que tornam as exposições «universos simbólicos» ideologicamente coerentes – no sentido em que confirmam a autoridade económica, política e científica de um país. Uma exposição seria, portanto, uma estrutura de legitimação, dando sentido à experiência social, arrumando todos os acontecimentos colectivos, de forma a apresentá-los numa unidade coesa implicando passado, presente e futuro. Em relação ao futuro, a exposição estabelece um quadro comum que serve de referência para as acções individuais.

Isto são afirmações sobre as exposições americanas, genericamente, e há uma focalização política, talvez num tom demasiado sociológico. Mas, apesar do período a que se reportam, apesar do seu tom, continuam a ser pertinentes – pelo menos em parte – em relação à Exposição Mundial de Vancouver de 1986.

Nesse ano, comemorava-se o centenário da cidade, uma efeméride que dava um sentido colectivo específico à manifestação. O tema

escolhido, «O Mundo em Movimento, o Mundo em Contacto: as aspirações e as realizações humanas nos transportes e comunicações», ajudava a implantar uma noção de mundo coeso e sociedade plural.

Não era, reconheça-se, um tema profundamente original. Num livro de Burton Benedict que tem um extenso prefácio sobre a antropologia das Feiras Mundiais, é fácil vermos, através dos dados comparativos, que o «transporte» é das ideias mais presentes, ao longo dos tempos. Nomeadamente desde a Grande Exposição de Londres, em 1851, na qual os produtos tinham sido agrupados em quatro categorias:

1. Matérias-primas: os processos de obtenção de substâncias úteis a partir de recursos animais, vegetais e minerais;
2. Maquinaria: tudo, desde os caminhos-de-ferro até aos instrumentos ópticos;
3. Manufactura: tecidos e artes decorativas;
4. Arte: escultura, modelos e processos artísticos a ser utilizados para a manufactura.

Mas só a partir da Exposição de Chicago, em 1893, a categoria "Transportes e Comunicações" foi individualizada (isto porque nas primeiras feiras os transportes eram geralmente incluídos na maquinaria pesada – por exemplo, barcos a vapor, caminhos-de-ferro). Acabou por desaparecer na Exposição seguinte (que foi a de Paris, em 1900) para regressar imediatamente nas Exposições de St. Louis (1904), e permanecer em todas as outras: São Francisco, 1915; Chicago, 1933; Paris, 1937; Nova Iorque, 1939; Bruxelas, 1958; Osaka, 1970. Houve uma única excepção, que foi, aliás, a primeira Exposição que se realizou no Canadá, a de Montréal, em 1967.

A regra é a de que, por natureza, as exposições classifiquem aquilo que exibem. As classificações produzem ordem, e a classificação traduz, como se viu acima, uma determinada visão do mundo, que, evidentemente, é a organização do mundo na época em questão.

Vejamos, por exemplo, a Exposição de Paris, em 1900, na qual os Transportes e Comunicações não foram um tópico específico. Os tópicos dessa Exposição eram dezoito. O primeiro era «Educação e Instrução», o segundo «Obras de Arte» e o terceiro um generoso «Instrumentos e Processos Relacionados com a Literatura, a Ciência e as Artes». Seguiam-se diversos itens relacionados com indústria, máquinas, agricultura, etc., e, chegando ao fim, havia um item «Colónias», antes de «Exército e Marinha». No relatório oficial explicou-se que a Educação vinha em primeiro lugar por ser a ori-

gem de todo o progresso, e a Arte em segundo porque o génio deve estar em lugar de honra. Note-se de passagem que esta «Arte» é designada como «Obras de Arte» – o que, hoje, nos poderia enviar para algo como «Pontes».

Quase cem anos antes de Vancouver o valor da tecnologia orientava-se para o desenvolvimento das indústrias e, de um ponto de vista simbólico, derramava-se sobre outros itens, como as colónias; aqui, esse valor é legível no aparecimento do item, e na sua subdivisão em três alíneas: *a)* Processos de Colonização (incluindo Educação); *b)* Produtos Coloniais; *c)* Produtos Destinados à Exportação para as Colónias.

Os serviços sociais estavam em antepenúltimo lugar, mesmo antes das colónias «porque, naturalmente, vinham a seguir aos diversos ramos da produção artística, agrícola ou industrial».

A primeira Exposição a sublinhar os progressos da ciência foi a de Chicago, já depois da Primeira Guerra Mundial, em 1933. Chamava-se «Um Século de Progresso», e sublinhou-os no sentido em que deu maior ênfase aos progressos científicos e suas consequências sociais do que a valores mais espirituais, digamos, como «o génio», ou as «obras de arte». E, com os progressos da Ciência, com o aparecimento de novas indústrias, outras palavras apareceram para significar o Progresso: por exemplo, automóvel, avião.

Em 1939, na Exposição de Nova Iorque, os transportes – por terra, mar e ar – eram a segunda das sete áreas temáticas que tinham sido concebidas para reflectir os aspectos funcionais da vida moderna. Numa Feira que tinha como lema a construção de «O Mundo do Amanhã», esta vida moderna que se antecipava era semelhante à nossa «vida moderna». Por exemplo, no Hall de Ciência Médica as companhias farmacêuticas já exibiam as suas potencialidades. «Comunicações e Negócios» já incluía serviços postais, impressão, telégrafo, telefone, filmes, rádio e televisão. «Produção e Distribuição» já compreendia máquinas, materiais e electricidade, cooperativas de produtores e de consumidores e publicidade. Na Exposição de Bruxelas, em 1958, os temas eram oito, e os transportes o sexto – o primeiro era «Ciência, Cultura, Educação», dado que a orientação geral era para o progresso científico, mais do que para o progresso social. No entanto, em Montréal, em 1967, o conceito parece ter sido o oposto, e a focalização era «O Homem» – que, aliás, estava no princípio do título de cada uma das secções: por exemplo, «O Homem Explorador», «O Homem Produtor», etc.

Além desta acentuação «do Homem», emitiam-se, ainda, nítidas

reservas sobre aquilo que até ali tinha sido considerado um benefício. Por exemplo, depois de uma sequência de fotografias que ilustravam «novidades» e as suas consequências, pedia-se ao visitante que decidisse se a moderna tecnologia realmente valia a pena.
Esta apreensão quanto ao futuro parece ter-se desvanecido em 1970, em Osaka. A vitalidade dos títulos escolhidos demonstram-no: «Energia», «Indústrias», «Construção», «Economia», etc. Aqui, os Transportes e Comunicações ocupam o sexto lugar. Anos depois, seriam o tema geral, em Vancouver.
A primeira de todas as exposições, a Exposição de Londres, no Hyde Park, em 1851, durou 141 dias e participaram umas 30 nações, enviando material para ser exposto. Foi visitada por cerca de seis milhões de pessoas. A Exposição de Vancouver, em 1986, durou 165 dias, participaram 54 países e teve cerca de 22 milhões dos visitantes. Claro que tudo mudou, entre as duas, mas, no que diz respeito a uma História das Exposições, tudo mudou ainda mais a partir de Nova Iorque, em 1939.

O MUNDO DIFERENTE

Nova Iorque, 1939, é geralmente apontada como marco histórico. Não por causa do seu contexto histórico, muito específico no decurso deste século, mas porque as exposições perderam alguma da sua importância a partir daí.
A explicação é fácil. Foi simplesmente porque se cumpriu «O Mundo do Amanhã» anunciado em 1939.
Nos primórdios das exposições, as pessoas precisavam de se deslocar se queriam ir ver as novidades. Depois, apareceram as revistas, a televisão – e foi assim que, progressivamente, as pessoas conseguiram passar a ver o que havia de novo nas suas próprias casas, através de fotografias – e a «novidade» e «instrução» das exposições foram-se tornando cada vez menores.
Mas, há outras razões. Por exemplo, a quantidade exorbitante de novos produtos e bens de consumo fez com que se tornasse primeiro pouco prático e depois impossível mostrá-los numa exposição global. As feiras especializadas multiplicaram-se. Além disso, revelou-se particularmente inútil apresentar as mercadorias directamente às pessoas – tratava-se, em geral, de uma apresentação, visto que as exposições não estavam vocacionadas para a venda – quando se desenvolveu a publicidade.

A componente de competição entre os diversos países tornou-se cada vez menor – dantes, nessa competição de prestígio, as exposições atribuíram prémios aos melhores produtos, o que se tratava de um grande acontecimento. Segundo alguns, essa função competitiva passou, nos nossos dias, para as Olimpíadas.

Três das edições dos Jogos Olímpicos (a segunda, a terceira e a quarta) foram conjugadas com exposições (Paris, St. Louis e Londres). O antropólogo Burton Benedict faz notar que os Jogos Olímpicos conservaram uma parte das características das exposições. Basta compararmos uma aldeia olímpica e o recinto de uma exposição. E, ainda: trata-se de locais propositadamente construídos que, durante a realização do acontecimento, estão vedados a outros usos; existem regras específicas para esses locais; o acesso é controlado; propõe-se um cosmos «higienizado», sem mazelas sociais e com pouca natureza, ou com a natureza tolerada sob um controlo rigoroso, nunca em estado bruto; etc. Por outro lado, tanto nos Jogos Olímpicos como nas exposições, é o mesmo género de investimento – material e simbólico – que cada um dos países faz na sua representação.

Outra componente que actualmente está em perda é a componente científica, ou, de algum modo, relacionada com o saber, de um certo ponto de vista. As exposições já não são, obrigatoriamente, locais privilegiados para a realização de encontros e congressos internacionais. Não os excluem, muitas vezes incluem-nos, mas não são indispensáveis.

Esta espécie de mudança de paradigma das Exposições Universais pormenoriza-se em várias mudanças. Passámos a uma fase que vem depois do absoluto deslumbramento pelas novidades, depois de as participações dos países serem vistas como algo que contribuía para lhes aumentar assombrosamente o prestígio. Sim, as pessoas ainda se deslumbram, porque isso continua a ser próprio dos seres humanos, sim, os países continuam a esforçar-se, como é obrigação dos países quando estão a exibir-se internacionalmente, mas tudo isto se relativiza, ou seja, tudo é muito relativo, como foi próprio dos anos 80. A Exposição de Vancouver é de um tempo em que as exposições, como resumiu Burton Benedict, deixaram de ter prémios e passaram a ter parques de diversões.

Isso foi uma inovação. O historiador Henry Adams comentou que professava a religião das Feiras Mundiais – sem a qual a educação seria uma impossibilidade. Sentia-se apreensivo com a inflexão profana do princípio deste século. Admirava as grandes catedrais da Idade Média, e, referindo-se a Coutances, na França, escreveu: «O



- Royal Bank
- Canada Pavilion Shuttle
- IBM EXPO INFO Kiosk
- Information Booth
- Ferry Dock, Intrasite
- Monorail Route
- Monorail Station
- Monorail Post Number
- Rapid Transit (SkyTrain)
- Skyride


North Bus Terminal
Japan
Senegal
East Bus Terminal
U.S.S.R.

povo da Normandia construiu, por volta de 1250, uma exposição que os arquitectos ainda admiram e que os turistas ainda visitam. Porquê? Essencialmente, pela carga espiritual que dela se desprende. É certo que os edifícios das exposições, na contemporaneidade, são reutilizáveis – a Exposição de Vancouver, entre outras, é um exemplo disso – mas, admitamos, sem carga espiritual significativa, por muito admiráveis que as construções, de um ponto de vista arquitectónico, sejam.

Há uma base etimológica para suportar a espiritualidade. «Feira» deriva de *feria*, do latim, ou seja, «dia sagrado». Mas a aproximação não é exclusivamente etimológica. Ao longo da História era frequente, por todo o mundo, a realização de feiras para coincidirem com festividades religiosas. Na Europa, havia feiras nos dias santos; com o patrocínio da religião, as pessoas compareciam ainda em maior número do que se não houvesse nenhum santo para celebrar, e a Igreja assegurava aquilo que, actualmente, os regulamentos e os serviços de segurança asseguram – neutralidade e ordem. E Deus abençoava o empreendimento.

A espiritualidade, nas exposições, perdeu-se. Mas a influência arquitectónica e urbanística não. Sob outras formas, o poder simbólico manteve-se.

A PERDA EM PURA PERDA

Para Burton Benedict, uma exposição continua a ser um exemplo perfeito daquilo a que Marcel Mauss chamou uma prestação total. Toda a comunidade se mobiliza – e disto é óbvio que encontramos exemplos contemporâneos – para demonstrar, maciçamente, o seu prestígio em relação às outras comunidades. Isso é feito mediante símbolos (podemos pensar, aqui, nos pavilhões dos países, e, dado que o mundo hoje é diferente, nos das multinacionais), com os quais se pretende impressionar os rivais e o público em geral – nem valeria a pena estar a impressionar os rivais se o público não pudesse assistir. Todo o processo tem fortes semelhanças com o do ritual do *potlatch* dos índios do Noroeste americano, um ritual religioso de perda em pura perda, que podia levar à destruição competitiva de grandes quantidades de bens e mercadorias – e que, para os antropólogos, é um *must* há muitos anos.

No caso particular dos índios da Colúmbia Britânica (a província onde fica Vancouver), o «Cobre» – uma folha de cobre, em forma de

escudo, com o totem do seu possuidor gravado – era o bem mais precioso de todos. A tal ponto que foi descrito (vem em *Fighting With Property*, de Helen Cordere, citado por Benedict) nestes termos: «Não havia nada que tivesse um preço superior. (...) Custava vinte canoas, também podia custar vinte escravos; (...) ou vinte peles de lince, ou vinte peles de marmota; (...) ou quarenta caixas de gordura; (...) ou salmão seco sem conta (...).»

Para obter prestígio num *potlatch*, para definirem claramente a elevação do seu estatuto, o seu mérito pessoal, a qualidade da sua linhagem, os antepassados índios dos habitantes de Vancouver simplesmente pegavam num Cobre e atiravam-no ao mar.

O ritual do *potlatch*, a destruição grandiosa que os missionários, transtornados com o desperdício, conseguiram proibir, o que contribuiu para o processo de perda de identidade dos índios, é um ritual que pode, com as devidas precauções, servir para uma analogia com o ritual da feira. Uma feira é barulhenta e cara, requer enormes quantidades de trabalho e de dinheiro, e acaba por ser esquecida – principalmente quando há uma nova feira. Evidentemente, as feiras não ocupam a posição central nas sociedades actuais que os *potlatches* ocuparam, nem acompanham ritos de passagem, como os casamentos ou funerais (a não ser talvez no caso de Edgar em Nova Iorque, 1939, porque, a vários títulos, ele faz a sua «iniciação» na feira).

Mas, é verdade que as feiras são um ritual internacional contemporâneo, isso é evidente, faz parte da sageza das nações – e o *potlatch* metaforiza algumas das suas características. Mais: há semelhanças flagrantes, nos dois procedimentos. Ambos são instituições; começam a ser preparados com muita antecedência; são públicos; realizam-se em locais especiais, e especialmente construídos. Nos dois casos, há regras, tanto no que diz respeito à participação, como naquilo que respeita ao tipo de mercadorias que podem ser aceites; há negociações prolongadas; espera-se que o próximo *potlatch*, ou feira, seja ainda melhor que o anterior; há comportamentos específicos e obrigatórios; discursos formais; finalmente – e não é o menos importante – na Colúmbia Britânica o *potlatch* ocorria quando havia alterações na hierarquia social, sendo um modo de afirmar uma nova ordem social; quanto às feiras afirmam poder e prestígio, e dependem do governo do país anfitrião.

E acabamos aqui a digressão por um passado longínquo, deixando estas ancestrais semelhanças, deixando a perda e o desperdício. Passamos não só a algo de mais construtivo como a um registo mais contemporâneo.

Como já se viu, nas feiras do nosso tempo, a componente «instrução» perdeu importância e passou a incluir a componente «diversão»; uma e outra confundiram-se – e isto é decididamente contemporâneo – porque um público anterior, mais compenetrado e mais ingénuo foi dando lugar a um público provavelmente menos impressionável e, talvez por isso, com uma capacidade maior para ser frívolo.
Esta característica, muito aplicável aos anos 80, mas que começou apesar de tudo antes, mudou, de uma maneira decisiva, a arquitectura das exposições. Passou-se dos tempos em que as diversões não faziam parte da área e tinham lugar numa zona que era claramente exterior ao recinto, a uma integração completa das diversões no recinto. Numa zona determinada, mas lá dentro. A simetria da Exposição oficial deixou de contrastar com as construções de todos os géneros e cores do outro recinto.
E a feira séria misturou-se com o Luna-Parque.
Na Exposição de 1986 já foi, evidentemente, assim. Em Vancouver, a cidade mais acessível do mundo, um título que mereceu em *We're Accessible*, uma *newsletter* para viajantes com incapacidades físicas, essencialmente por dispor de meios muito abundantes para lhes facilitar a vida – um exemplo, há 14 mil rampas para cadeiras de rodas. Em Vancouver a cidade com um nome de ressonância holandesa – é muito comum pensarmos que têm uma origem holandesa as palavras que comecem por Van, e aqui acertámos: os antepassados do capitão George Vancouver vinham da cidade de Coeverden, no Nordeste da Holanda; o seu avô era John Jasper van Coeverden, e Coeverden significa «passagem de vacas» –, que abrigou a Exposição, teve um êxito que ultrapassou em muito as mais generosas de todas as expectativas.
Os mais optimistas dos números prévios apontavam para 15 milhões de visitantes; mas também se previa que fossem 12 milhões, e calculava-se que, no fim, se ficaria entre estas duas previsões. A realidade foi de cerca de 22 milhões de pessoas, que, como se pode deduzir, contribuíram para a afirmação – hoje diz-se «afirmação definitiva» – da importância do estatuto da cidade. Principalmente como destino turístico, porque um dos resultados da Exposição de 1986 foi tornar o turismo uma indústria ainda mais importante na região. Segundo números muito recentes, agora são uns nove milhões por ano as pessoas que visitam Vancouver.
As previsões do pai de Edgar em Nova Iorque, em 1939, também se cumpriram em 1986, e, com o turismo, continuam a cumprir-se agora. Os actuais nove milhões de turistas que chegam por ano

despendem aproximadamente 1,77 mil milhões de dólares em alojamento, restaurantes, mercearias, bebidas, transportes, *tours*, diversões, etc. O turismo gera postos de trabalho – e, neste caso, emprega 51 mil pessoas. Uma Exposição é *potlatch*, perda em pura perda? É. Mas só até certo ponto. É razoável não irmos longe demais nas analogias.

O LUGAR ONDE É FACIL VIVER

Vancouver fica na Colúmbia Britânica, que é designada geralmente como BC, das iniciais de British Columbia. É a mais ocidental das dez províncias do Canadá, e uma das mais privilegiadas. Principalmente no litoral, onde a vida parece ser fácil, e onde quase todos vivem; e é em Vancouver, onde se pode dizer que a vida é mais cosmopolita. Em toda a província há 3,3 milhões de pessoas, de um total de 27 milhões de canadianos. É a terceira cidade mais povoada do Canadá.

O país, o segundo maior do mundo, com uma superfície de cerca de 10 milhões de quilómetros quadrados, e que de uma costa à outra mede 7730 quilómetros, pode, geograficamente, ser dividido em sete áreas. Em primeiro lugar, a área mais oriental, a da região dos Apalaches, montanhosa e arborizada. Depois, a área, geralmente plana, entre a cidade de Quebeque e Ontário, muito povoada, onde vive cerca de metade da população do Canadá, e onde se encontram as maiores cidades e indústrias. Em terceiro lugar, a mais central, a área da baía de Hudson e das terras baixas do Árctico, que, com poucas excepções, é inabitada. Em quarto, uma área mais a norte, glacial e pouco desenvolvida, incluindo todo o norte de Manitoba, Ontário e Quebeque. A seguir, a região das grandes planícies, com Manitoba, Saskatchewan e uma parte de Alberta, assegurando a abundância de trigo do Canadá. A região árctica, a norte, é composta por ilhas que permanecem geladas ao longo de todo o ano. Chegamos à região que nos interessa aqui directamente, a da cordilheira Ocidental, compreendendo parte de Alberta, o Yukon e a Colúmbia Britânica.

Além de dividirmos o Canadá em dez províncias e sete regiões, podemos simplificar a arrumação. É assim: havendo duas partes, uma anglófona e outra francófona, a Colúmbia Britânica, como o nome indica, pertence à parte anglófona. Para simplificar mais, acrescente-se que há minorias étnicas mais numerosas que a população francófona.



Vancouver, com uma localização privilegiada,
foi classificada há dois anos
pelo Corporate Resources Group de Genebra
como a segunda melhor cidade do mundo para se viver.
A sua área metropolitana fica na península Burrard
à beira-mar, delimitada pelas montanhas
e pelo vale do rio Fraser.



A paisagem da Colúmbia Britânica é variada até à exaustão, sendo constituída por incontáveis depressões, planaltos, colinas, desfiladeiros, vales, deltas de rios, etc. Sucedem-se montanhas, lagos, florestas, ilhas na região costeira e, no interior, a sudeste, um pequeno deserto. No Pavilhão da Colúmbia Britânica, durante a Exposição de Vancouver, em 1986, foram necessárias dez semanas de acontecimentos especiais para mostrar uma parte relevante das características da província. A espectacularidade e diversidade dos cenários naturais, juntamente com o clima – as costas sul e central da Colúmbia Britânica contam-se entre as regiões mais quentes do Canadá, numa perspectiva global, sendo beneficiadas com o Verão mais longo e o Inverno mais curto – e com a influência cultural californiana, que ascende dos Estados Unidos, e que é notória no caso de Vancouver, a 40 quilómetros da fronteira americana; a proximidade da Califórnia também é sublinhada porque Vancouver exibe algumas semelhanças físicas com São Francisco, são razões que contribuem para que o turismo se tenha transformado na segunda maior fonte de rendimentos, sendo a primeira a indústria.
Durante os anos 80, e enquanto a tecnologia era implicitamente glorificada na Exposição de Vancouver, cujas datas foram escolhidas para coincidirem com a época alta de turismo, no Canadá desenvolveu-se muito, e antes de os ambientalistas estarem tão em moda como estão, o ecoturismo. Esse género de turismo ecológico, em que se pressupõe que os visitantes gostarão de dormir numa cabana mais ou menos improvisada, de andar a pé, de carregar às costas tudo aquilo de que precisam e que nunca pode ser muito, parece ser a melhor forma, ou, pelo menos, a mais meticulosa forma, de se apreciar pormenorizadamente toda aquela exuberante natureza.
É uma natureza em estado bruto, visto que, dos mais de três milhões de habitantes da Colúmbia Britânica, mais de um milhão vive em Vancouver e os outros concentram-se, principalmente, no Sul, na região de Vancouver e em Victoria, sendo o Norte muito pouco povoado. O ecoturismo é uma alternativa ao turismo dos bons hotéis e restaurantes. Onde, senão no país que é responsável pelo Greenpeace, se poderia fazer um baptismo de vida ao ar livre. Os comodistas dispõem, evidentemente, de todas as infra-estruturas práticas que lhes permitem fazer uma vida normal de turista; ainda assim, trata-se de uma vida normal de cidadão consciente, visto que o Turismo de Vancouver criou uma Fundação, a Oceans Blue Foundation, responsável pela criação e pela promoção de práticas de turismo que respeitem o ambiente. Durante a Primavera de 1996

recolheram 90 toneladas de lixo; uma das grandes preocupações é a preservação do delicado equilíbrio de Vancouver, implantada num cenário excepcional mas com um enorme fluxo de pessoas.

Viajando pela província até à costa do Pacífico, pode fazer-se a experiência de várias viagens de uma vez só. O *cliché* turístico que serve de «argumento de venda» para Vancouver anuncia que se pode esquiar e, em trinta minutos, estar num barco, conseguindo eventualmente apanhar um salmão.

É um *cliché* e, como é habitual nos *clichés*, é verdade. Além disso, Vancouver é mencionada, com o Rio de Janeiro e Hong-Kong, na lista-triunvirato das cidades mais dotadas de uma paisagem natural invulgarmente bonita. Por dois anos consecutivos, em 1995 e 1996, foi votada por uma das mais importantes revistas de viagens, a *Traveller*, do grupo Condé Nast, como um dos melhores dez destinos do mundo.

Há consenso sobre o facto de o turismo ter sido, positivamente, afectado pela Exposição de 1986, porque o acontecimento serviu para uma difusão, à escala mundial, das grandes potencialidades da cidade e da região. Actualmente, o turismo na Colúmbia Britânica contribui com 4,5 mil milhões de dólares para a economia da província.

Para usarmos termos geograficamente mais precisos, a Colúmbia Britânica é limitada a norte pelo Território do Yukon e pelos Territórios do Noroeste, a leste pela província de Alberta, a sul por três estados norte-americanos (Montana, Idaho e Washington), a noroeste pelo Alasca, e a oeste pelo oceano Pacífico. A capital é Victoria, a segunda maior cidade da província, e uma cidade que se orgulha das suas tradições e pergaminhos britânicos. Fica na ilha de Vancouver, 90 quilómetros a sudeste de Vancouver – que é a maior cidade da província e a terceira do Canadá.

A Grã-Bretanha e a Irlanda são o local de origem de muitos canadianos, na Colúmbia Britânica. Mas a emigração fez com que todas as nacionalidades convergissem. Os 28 grupos de índios que vivem na província são, numericamente, cada vez menos. Com a pobreza, o alcoolismo e o desemprego, embora ultimamente sejam mais afirmativos nas reivindicações, não é fácil a inversão do seu declínio.

Vancouver tem 521 mil habitantes na cidade propriamente dita (uma população jovem: 35 por cento têm entre 25 e 45 anos) e, por junto, quase dois milhões de habitantes, isto no caso de contarmos toda a região de Vancouver, 2930 quilómetros quadrados. Há dois anos, foi classificada como a segunda melhor cidade do mundo para se viver

(pelo Corporate Resources Group de Genebra); e, parecendo, de certo modo, confirmar esta classificação, espera-se que, ao longo das duas próximas décadas, mais um milhão de almas se instalem ali. O porto de Vancouver é o maior do Canadá, o mais importante da costa oeste das Américas, e o centro da Colúmbia Britânica para o comércio e para os negócios.

A região da cidade de Vancouver é composta por 18 municípios que envolvem a nascente do rio Fraser. A área metropolitana de Vancouver fica na península Burrard, à beira-mar, sendo limitada por montanhas e pelo vale do Fraser. Muitos daqueles que, atraídos pela cidade, se instalaram em Vancouver, vieram do Canadá Oriental; mas, ainda mais, de regiões distantes – a China, a Rússia, por exemplo.

Vancouver abriga a maior comunidade de orientais do Canadá. Possui um jardim chinês clássico, o primeiro a ser construído fora da China – o Jardim Chinês Clássico Dr. Sun Yat-Sen, situado obviamente em Chinatown, e que é também um local turístico, com visitas guiadas e uma *gift shop*. Há uma Japantown e uma Little India. A Chinatown é a terceira maior Chinatown da América do Norte (depois da de São Francisco e Nova Iorque). Ao lado, há um bairro residencial, Strathcona, onde a língua mãe de metade dos habitantes é o chinês. Vetaram a passagem de uma auto-estrada que os servisse, preferindo continuar a viver segundo a tradição: sem auto-estrada e em casas de madeira restauradas.

Prevê-se que, em Chinatown, com o afluxo de imigrantes de Hong-Kong – a última e grande vaga é a das classes altas de Hong-Kong – a população venha ainda a aumentar. No bairro, onde fica uma atracção de turística de Vancouver, o edifício mais fino do mundo, as indicações, nas ruas, são bilingues. Japantown, que originalmente se chamava «Little Tokyo», onde está situada a Igreja Budista de Vancouver, pequena e feita de madeira, é menor. Japantown não chegou a recompor-se dos tempos da Segunda Guerra Mundial, quando os Japoneses que ali viviam foram obrigados a mudar-se para o interior da Colúmbia Britânica. Em Little India, além do templo sikh, construído pelo arquitecto Arthur Erickson, fica um dos mais importantes mercados para os indianos orientais da América do Norte.

A existência de uma tão considerável Chinatown proporciona, com regularidade, acontecimentos tipicamente orientais que não só passaram a fazer parte da vida da cidade como se transformam em pólo agregador de turistas.

O festival das corridas de barcos-dragões, por exemplo, é um ponto alto do calendário desportivo. Tornou-se tão popular como o *baseball*,

como se fosse um comportamento tipicamente americano ir ver os barcos pintados como uma guerra colorida, com um dragão à frente, vinte homens a remar e mais um a bater o ritmo frenético num tambor. O festival, como no Oriente, inclui música e contadores de histórias; houve um, com 37 corridas, durante a Expo 86.
A comemoração do Ano Novo Chinês tornou-se, também, um dos grandes acontecimentos de Vancouver. E este Ano do Tigre está a revelar-se particularmente auspicioso, porque dois grandes dias estão a ser cuidadosamente preparados. Pela primeira vez, as atenções concentrar-se-ão no Campeonato de Sumo.
É um facto que Vancouver se tornou, nos últimos tempos, um destino escolhido para a competição desportiva internacional, mas aqui é diferente. É mais do que uma competição internacional como as outras. Vai ter lugar nos dias 6 e 7 de Junho de 1998, no Pacific Coliseum, e vão ser dois dias históricos. O sumo tem um passado de 2000 anos, e só por dez vezes o campeonato se realizou fora do Japão. Além disso, a expectativa é ainda mais compreensível se repararmos que é a primeira vez que a Associação Japonesa de Sumo escolhe o Canadá para a realização de um campeonato oficial. Vão estar em Vancouver uns 50 *rikishi* (atletas de sumo) em competição, e, entre eles, o campeão Yokozuna Takanohana. Espera-se que os visitantes gastem 1,2 mil milhões de dólares, e que uns trezentos *media* internacionais cubram o acontecimento.
Não é a Expo 86 outra vez, mas é muito importante. A propósito do Campeonato de Sumo, já se começou a dizer o que se disse sobre Vancouver, 1986, introduzindo uma pequena *nuance*. Diz-se que isto vai colocar Vancouver nos mapas turísticos; a *nuance* é a especificação – são os mapas turísticos «dos Japoneses». As entidades canadianas que servem de interlocutores fizeram, ainda, votos protocolares de que os Canadianos aproveitassem a oportunidade para aprender rudimentos da cultura japonesa. Mas não se pode dizer que os habitantes de Vancouver não estejam familiarizados com as culturas orientais. Estão mais familiarizados com o Japão do que com o Quebeque, provavelmente.

A CIDADE TERMINAL

A primeira migração para a Colúmbia Britânica de que há registo foi há uns 10 mil anos, depois da Idade do Gelo. Os migrantes atravessaram o estreito de Bering e instalaram-se nas montanhas e

na costa do Pacífico, onde já viviam índios e onde as espécies marítimas, terrestres e vegetais eram abundantes. Os primeiros habitantes da região, instalados na costa do Pacífico, protegidos pelas cadeias de montanhas – as mais altas do Canadá – e pelas enseadas, terão prosperado e conseguido atingir níveis de cultura relativamente sofisticados; isto, por exemplo, naquela que é hoje a região de Vancouver, onde viviam os índios Salish. Os índios do interior eram nómadas, e seguiam as migrações dos animais. Actualmente, a civilização ocidental nivelou-os a todos. Por baixo.

Só nos finais do século XVIII os exploradores europeus chegaram, piorando significativamente, como era habitual, a sorte dos nativos. Quando chegaram, havia cerca de 55 mil nas costas do Pacífico; actualmente, em todo o Canadá, há um total de 330 mil nativos índios e 27 mil Inuites (designação genérica para os esquimós do Canadá), o que é notoriamente pouco, comparando com os que havia no tempo dos exploradores. Estes, juntamente com os Métis (os mestiços de aborígenes com europeus), são os chamados canadianos nativos, e representam quatro por cento do total da população do Canadá.

Uma parte dos índios morreu, no princípio, com as doenças europeias. Depois foram perdendo as suas terras, a sua tradição, a sua identidade. Perderam tudo que há de importante para perder e, agora, cerca de 72 por cento vive em reservas do governo, no estado miserável do costume. Os outros vivem nas cidades, num estado de miséria equivalente. Sem instrução, sem meios de subsistência, acabam na rua – e a taxa de criminalidade é bastante mais alta do que a dos outros canadianos.

Antes de esta História dos Exploradores ter as consequências tristes que se sabe, foi entusiasmante. Primeiro, chegaram os russos e os espanhóis (o primeiro a chegar à região de Vancouver foi o espanhol Don José Maria Narvaez), e depois o célebre capitão Cook, que tentava encontrar a passagem do Noroeste – ou seja, procurava descobrir como é que, na América do Norte, se podia ir, de barco, do Pacífico para o Atlântico. Já se sabe, não encontrou passagem nenhuma. No entanto, as suas descrições eufóricas que enumeravam a quantidade de peles possível de obter naquela região provocaram o interesse de vários. Quinze anos depois, chegaram outros: Mackenzie, Fraser e Thompson.

Fraser considerou o rio que tem agora o seu nome muito pouco seguro para os negociantes de peles. Estas considerações não impediram que se seguisse o estabelecimento de uma série de entrepostos

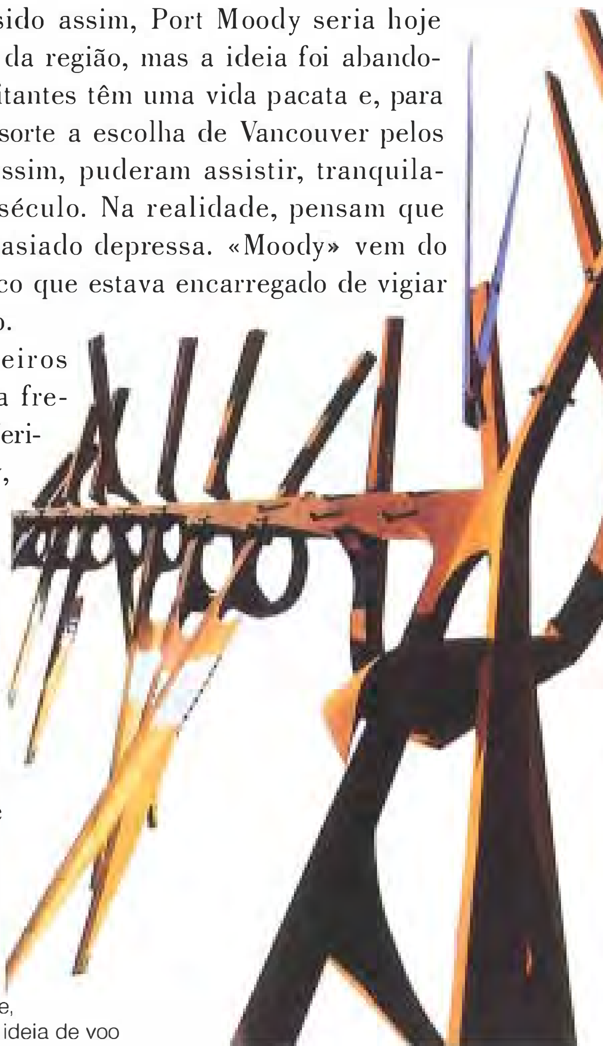
comerciais. Por volta de 1820, esses entrepostos eram controlados pela Hudson Bay Company.
O capitão George Vancouver, que chegou à enseada de Burrard, na actual Vancouver, em 1792, quis impor-se numa área que lhe pareceu importante, e reclamou o território da ilha de Vancouver para a Grã-Bretanha. Depois de muitas discordâncias com os Estados Unidos da América, acabou por ser reconhecida essa propriedade da Grã-Bretanha, mas bastante mais tarde, em 1849.
Na década seguinte a importância da área que ficava em frente da ilha cresceu. Descobriram que o rio Fraser tinha ouro, e o território continental, em frente da ilha, tornou-se muitíssimo concorrido por garimpeiros. Nestas circunstâncias, essa parte foi rapidamente declarada também propriedade da Grã-Bretanha.
Houve novos garimpeiros quando se descobriu ouro mais ao norte, na região de Cariboo. O comércio de peles estava esgotado – e, quando o ouro acabou, o que aconteceu depressa, em poucos anos não havia mais nenhum, os dois grupos já se tinham instalado, por isso fizeram as necessárias alterações ao modo de vida e passaram a dedicar-se a explorar o carvão e a madeira, recursos naturais da região, que eram exportados em veleiros. Em 1866, os dois grupos de ex-garimpeiros acabaram por se reunir num só.
Em 1867, o governo britânico, através do BNA (British North America Act), o equivalente à Constituição, estabeleceu a confederação do Canadá: Ontário, Quebeque, Nova Escócia e Nova Brunswick. Depois das tentativas de domínio por parte dos Estados Unidos da América, que tinham acabado em 1814, os Canadianos libertavam-se, também, da Grã-Gretanha. Em 1870, diversas companhias de pesca comerciais estabeleceram-se na costa.
Em 1871, a ilha de Vancouver e o continente foram reunidos num só território, e depois integrados na Confederação, com o nome de Colúmbia Britânica.
Chegando aqui, estamos a aproximar-nos do acontecimento que a Exposição de 1986 celebrou: o centenário de Vancouver. Em 1867 formou-se uma aglomeração – uma cidade – em volta do *saloon* de John Deighton, que vinha do Yorkshire e falava muito. Era conhecido por Gassy Jack. Ele, quando se instalou, pôde contar com prodígios de boa vontade da parte de todos os que se tinham instalado nas proximidades. Muito prestáveis, ajudaram-no a construir o *saloon*. O empenhamento tem uma explicação, e das mais simples. Os sítios mais próximos onde se podia beber *whisky* ficavam a um dia de viagem.
Gassy Jack apresentou-se com uma barrica de *whisky* na margem

esquerda da enseada Burrard, mais a mulher e alguns animais, e disse que todos aqueles que o ajudassem podiam beber a quantidade de *whisky* que lhes apetecesse. Em 24 horas tinha o *saloon* construído. E, a propósito: actualmente Vancouver tem o maior consumo de vinho *per capita* da América do Norte.

Ao princípio, a cidade que se formou à volta do *saloon* chamava-se «Gastown». Foi a partir daí que Vancouver cresceu – e, agora, corresponde ao seu centro histórico, que ultimamente se tornou um dos lugares mais *in* e mais procurados para viver.

Em 1884, a Canadian Pacific Railway escolheu Vancouver, que na altura era uma cidadezinha de lenhadores, para terminal ocidental da sua linha de caminho-de-ferro. Port Moody, uma pequena cidade que fica a 20 quilómetros de Vancouver, foi uma primeira escolha. Se tivesse sido assim, Port Moody seria hoje o local mais importante da região, mas a ideia foi abandonada. Hoje, os seus habitantes têm uma vida pacata e, para alguns, foi uma grande sorte a escolha de Vancouver pelos Caminhos de Ferro – assim, puderam assistir, tranquilamente, à evolução do século. Na realidade, pensam que Vancouver cresceu demasiado depressa. «Moody» vem do nome do coronel britânico que estava encarregado de vigiar aquela parte do território.

Durante os seus primeiros anos de existência, era frequente Vancouver ser referida como Terminal City, a «Cidade Terminal». Não se trata de nenhum dramatismo alusivo a uma imagem grandiosa do fim. Mais pragmaticamente, Vancouver era um terminal do caminho-de-ferro, e ser a «Cidade Terminal» era algo que



Esta escultura de ar livre, da autoria de Ron Baird, "Spirit Catcher", pretendia - a partir da utilização da forma de um pássaro enorme, de asas abertas - representar a ideia de voo



tinha, pelo contrário, um contexto radioso. Significava que se podia ficar em Vancouver, claro, mas que também estava ali uma porta, no sentido de uma passagem através da qual se podia ir para onde se quisesse. Estava ali uma cidade, e, quem não fosse feliz ali, tinha a possibilidade de tentar noutro lugar qualquer.

Em 1886 o primeiro comboio transcontinental de passageiros chegou à costa oeste. No dia 13 de Junho de 1886, um incêndio, em muito pouco tempo, destruiu quase por completo a cidade. Em 1889, quando já estava completamente reconstruída, a população era de 8 mil habitantes. Em 1901 eram 42 mil, e Vancouver, um porto que fica numa enseada natural, tornou-se um porto comercial para a Ásia. Actualmente, apesar da predominância asiática, uma característica de Vancouver é a grande probabilidade, ou a certeza de, pelas ruas, se ouvir falar um número impressionante de línguas: turco, russo, francês, grego, italiano, português, etc. As razões que tornam Vancouver tão atraente para todos estes habitantes que passaram a pertencer ali, dando-lhe este ar de «Cidade das Nações», são diversas.

Uma das mais pertinentes é o clima temperado. Chove principalmente entre Outubro e Março, o Verão é mais ou menos seco, e as temperaturas médias são de 2 graus em Janeiro (o mês mais frio, sendo o mínimo, em média, -1 grau), e 17 graus em Julho (é o mais quente de todos os meses). Isto significa que durante o dia a temperatura máxima atinge, também em média, os 23 graus). São médias de clima mesmo temperado, se nos reportarmos ao Canadá em geral. Vancouver dispõe de um escudo de protecção natural contra os ventos árcticos: as montanhas costeiras.

Outras razões tornam a cidade um local onde se ambiciona viver. Tem uma cultura, em sentido lato, que favorece a integração, o que é demonstrado pela existência de mais de 60 culturas diferentes, e de mais de metade das crianças em idade escolar terem uma língua materna que não é o inglês. É uma cidade segura e limpa. A sua urbanização é em geral classificada como competente, levando mesmo a que se fale em «renascimento urbano» – aliás, a Exposição de 1986 é habitualmente mencionada como um dos factores desse renascimento. Tem uma paisagem agradável. Sendo variada, favore-

ce a prática de uma série de desportos (diz-se que não é possível imaginar uma actividade desportiva que não se pratique ali) como o caiaque, o esqui, o mergulho, o *rafting*, o *hiking*, o ténis, o golfe, o *windsurf*, etc. Os habitantes aproveitam esta facilidade tanto quanto podem, visto que se gasta ali mais dinheiro em equipamento desportivo do que em qualquer outra cidade do Canadá.

A variedade da paisagem concorre para que, a seguir a Los Angeles e a Nova Iorque, Vancouver seja o terceiro centro de produção de cinema e de televisão. As equipas de televisão e cinema podem, naquela região, filmar a China, Hong-Kong, a Turquia, o Vietname, ou as vinhas francesas. Ou Nova Iorque. Ou mesmo os «X-Files».

O porto de Vancouver é internacionalmente importante desde o canal do Panamá, escoando mais tonelagem bruta do que qualquer outro – cereais, carvão, potássio, produtos manufacturados, madeiras, etc. – e recebendo também uma grande quantidade de produtos manufacturados e de consumo. A cidade passou a ser o terminal oeste de duas linhas ferroviárias transcontinentais, a sede da terceira linha ferroviária do país, e de grandes empresas de camionagem; factos que são o implícito de uma divisa da cidade – «*By sea, by land, by air, we prosper*» (prosperamos por terra, por ar e por mar). Mas, com tudo isto fazendo já parte de um estatuto adquirido, a Exposição de 1986 marcou profundamente um prestígio internacional, confirmado, em 1993, pela escolha de Vancouver para o encontro entre Boris Ieltsine e Bill Clinton.

Embora a antiga designação tenha, por completo, caído em desuso, Vancouver ainda pode actualmente, com propriedade, merecer o nome de Cidade Terminal. O aeroporto, depois das obras de ampliação, e de outro melhoramento que será inaugurado em 1999 – de um hotel de luxo –, tornou-se um dos pontos importantes para o tráfego aéreo internacional, principalmente no que diz respeito à Ásia, porque Vancouver é equidistante da Europa e da Ásia. E há todo o movimento interno, doméstico, também por ar, terra e mar, como na frase. Partindo da cidade, pequenos aviões e helicópteros percorrem a distância entre o centro de Vancouver, as enseadas e os lagos no interior. Os *ferries* transportam passageiros para outras cidades, e os comboios para uns dias de esqui na montanha. As auto-estradas transportam toda a gente. Mais ecologicamente, há muitas bicicletas.

A Cidade Terminal continua a crescer. É uma típica cidade das que são compostas por bairros, com características muito diferentes de bairro para bairro. No que diz respeito às características da urbanização, diz-se que 22 comunidades «formam» Vancouver. Entre os

bairros há um «West End», que conjuga dois atributos estimáveis: a proximidade do mar – ao todo, Vancouver tem 18 quilómetros de praias de areia – e a proximidade de Stanley Park. Estar perto do Stanley Park significa viver junto de uma área de 400 hectares de árvores, uma espécie de floresta no meio da cidade, mas que também tem jardins, lagoas e caminhos para explorar. Há uma «Yaletown», adjacente à antiga zona da Exposição, onde surgiram os *lofts* a partir de armazéns recuperados, e onde proliferam as galerias, as lojas de roupa, os bares da moda e os antiquários. Há uma «Little Italy» onde muitos dos residentes não são italianos, mas onde abundam cafés e gelatarias. Etc.
Em breve haverá um novo bairro, porque a zona industrial onde a Exposição de 1986 foi construída está em reconversão. Vai transformar-se num bairro novo. Será uma zona de condomínios, de vidros escuros, frente ao mar. Em 83 hectares, estão previstos mais de 10 mil moradores. Isso corresponderá à concretização do maior projecto residencial de toda a América do Norte na baixa de uma cidade.

UMA EXPO ESPECIALIZADA

Esta história, a história da Exposição de Vancouver, começa, como a de todas as Exposições, uns anos antes – mais precisamente no final dos anos 70. Com maior precisão ainda: em 1979, no dia 20 de Junho, o Canadá, representando a Colúmbia Britânica, apresentou a sua candidatura ao Bureau International des Expositions (BIE), a Organização Internacional, sediada em Paris, que autoriza e regulamenta as Exposições Internacionais.
A comemoração do centenário da cidade de Vancouver foi um dos argumentos importantes dessa candidatura. No dia 28 de Novembro o BIE manifestou a sua aprovação de princípio e, no dia 26 de Novembro de 1980, deu a aprovação final.
No ano seguinte, 1981, o governo do Canadá designou o comissário-geral, um cargo na dependência do ministro dos Negócios Estrangeiros. O comissário escolhido, responsável pela Exposição na globalidade, foi Patrick Reid, que, no seu currículo, entre cargos diversos relacionados com representações externas do Canadá, tinha ainda, durante um período de quatro anos, presidido ao BIE. Por acordo entre o governo do Canadá e o governo da Colúmbia Britânica, a responsabilidade principal da organização, o andamento das operações e o orçamento da Exposição passaram para a compe-


A Expo de Vancouver estendia-se ao longo do mar - sendo reconstruídas, por isso, marginais desde há muito abandonadas.

tência de uma sociedade do Estado, não lucrativa, expressamente criada pelo governo da Colúmbia Britânica. Ficou a chamar-se «Expo 86 Corporation».

O Conselho de Administração da Expo 86 Corporation compunha-se de 14 directores, aos quais incumbia a planificação, a gestão e a administração da Exposição; o presidente dos directores do Conselho foi Jim A. Pattison. O Conselho dependia do ministro do Turismo da Colúmbia Britânica.

Foram oficialmente convidados os 156 países com os quais o Canadá tinha relações diplomáticas. Mil dias antes da abertura – no ano de 1983 – o primeiro pavilhão começou a ser construído. Em 1984 iniciou-se uma promoção em grande escala. Em 1985 abriu o Centro da Expo, no qual, exactamente um ano antes, de 2 de Maio a 13 de Outubro de 1985, se proporcionou uma antevisão da Exposição; e todos os pavilhões internacionais começaram a ser construídos, ficando prontos em Novembro.

Ao todo, cem participantes corresponderam ao convite; entre estes cem, 54 eram participantes internacionais. Na história das Exposições, isto era mais do que alguma vez tinha acontecido, e fazia



antever uma Exposição retumbante. E, além de todas as expectativas apropriadas num país onde se realiza um acontecimento deste género e com esta dimensão, no Canadá havia expectativas suplementares. Por um lado, 1986 era o Ano Internacional da Paz, e o conceito de «cooperação» tornava-se mais significativo, ou talvez mais premente, e supunha-se que isso teria reflexos na Exposição. Por outro lado, tratava-se do referido centenário de Vancouver, que se comemorava um pouco antes da inauguração – a 6 de Abril de 1986 – e, logo a seguir, dos cem anos depois da chegada do primeiro comboio transcontinental de passageiros, no dia 4 de Julho de 1886. Havia, ainda, um empenhamento suplementar, porque era indispensável estar à altura, desta segunda vez em que o Canadá era o país-anfitrião – recordemos que antes da Exposição de Vancouver já tinha havido a Exposição de Montréal, em 1967, assinalando também uma efeméride histórica: os cem anos de aniversário do país, porque o British North America Act, já referido, data de 1867.

Se nos reportarmos ao número de visitantes previsto e ao número de visitantes efectivo, as expectativas não foram defraudadas, e a Exposição de Vancouver foi um êxito notório. A mais generosa previ-

são começou por apontar para cerca de 15 milhões, depois foi corrigida, no «Guia de Participação» destinado aos participantes, para uns rigorosos 16,5 milhões de pessoas. No fim, fizeram as contas e verificou-se que os visitantes tinham sido 22 111 578.
Estes 22 milhões de pessoas percorreram, digamos assim, o tema dos «Transportes e Comunicações» em toda a sua extensão. Fizeram-no através das construções, dos pavilhões, dos acontecimentos, das exibições, dos simpósios e de mais de 43 mil espectáculos ao vivo. A existência de tema foi uma característica estrutural da Exposição.
A Exposição de Vancouver – a Expo 86 – estava classificada pelo BIE segundo a Convenção de 1928, que rege as Exposições Internacionais, como uma Exposição «Especializada».
Recordemos que há dois tipos de Exposições – «Universal» e «Especializada». Uma Exposição Universal tem um tema extremamente genérico, como foi o caso da Exposição de Montréal, por exemplo, que era sobre «O Homem e o seu Mundo», e na qual, como vimos anteriormente, cada um dos subgrupos temáticos era antecedido por «O Homem»: «O Homem Criador» (as artes, a escultura contemporânea, a fotografia e o *design* industrial), «O Homem Explorador», que comportava uma grande lista de assuntos. Por exemplo, o Homem e a vida, mostrando a evolução; o Homem no seu planeta e no seu espaço; o Homem e os oceanos; o Homem e as regiões polares; o Homem e a saúde, etc. Se a Exposição pertencer a esta categoria – se for uma Exposição Universal – os participantes têm de construir os seus próprios pavilhões.
Uma Exposição Especializada, como foi a de Vancouver, focaliza-se num único aspecto relacionado com a actividade humana. A responsabilidade de construir os pavilhões incumbe ao país-anfitrião, que depois os aluga aos participantes. No caso de Vancouver, a madeira, um material abundante na Colúmbia Britânica, foi muito utilizada; e o número de participantes internacionais tornou esta Exposição a maior de todas até ali, na categoria «Exposição Especializada».
O tema escolhido foi o dos transportes e comunicações, sendo o título oficial «Exposição Internacional de 1986 sobre os Transportes». A abreviatura utilizada foi Expo 86. Aquilo que se pretendia, com a escolha dos Transportes e Comunicações, estava enunciado nos regulamentos gerais, no primeiro artigo da primeira secção, e que era: «ilustrar a importância do tema nos planos social, económico e tecnológico; proporcionar um fórum de discussão e demonstração das realizações e dos projectos internacionais no âmbito dos transportes e comunicações; dar aos visitantes a oportunidade de se aperceberem

das mudanças no estilo de vida que podem resultar da tecnologia dos transportes e das comunicações; promover o interesse na adaptação de tecnologia futura, ou já disponível, às necessidades dos países cujo desenvolvimento se encontra em fases diferentes; desenvolver as trocas económicas, turísticas e culturais a uma escala internacional; encorajar a criatividade e a planificação a longo prazo, em todas as possibilidades do tema; estudar os transportes e as comunicações na perspectiva da segurança, da eficiência, da adequação ambiental e da viabilidade económica.»

NUMA ALDEIA GLOBAL

O tema geral, «Transportes e Comunicações», foi em Vancouver perspectivado por um subtema – «O Mundo em Movimento, o Mundo em Contacto». O seu propósito era o de reforçar a componente histórica, acentuando o testemunho de tudo aquilo que a Humanidade tinha feito, até à época, nos domínios dos transportes e comunicações, e, ainda, examinar as questões que se colocavam em 1986, apresentando potenciais soluções para «mover» e «transportar» pessoas, mercadorias e ideias.

A relação destes tema e subtema com o Canadá é directa: a extensão e a geografia do país tornam os transportes essenciais à sua existência enquanto nação, o que faz com que as indústrias relacionadas com transportes e comunicações ocupem um lugar destacado.

Sem o comboio transcontinental, é muito possível que nem a Colúmbia Britânica fizesse parte da Federação canadiana, nem Vancouver chegasse a ser uma cidade importante. Além disso, o Canadá foi um dos países pioneiros na história da aviação, designadamente no desenvolvimento dos aparelhos de descolagem e aterragem rápida (STOL), e um dos primeiros a construir aviões a jacto para o transporte de passageiros. O Norte do país foi explorado de avião, de hidroavião e de aparelhos com esquis. Uma parte da sua história é uma história de navegação dos rios e dos lagos – no princípio, só assim os exploradores conseguiram chegar a algumas regiões do Canadá.

E podemos colocar Marshall McLuhan nesta tradição de «País das Comunicações» que tem o Canadá.

McLuhan, o chamado «profeta dos *media*», nasceu em Alberta, em 1911. O livro *A Galáxia Gutenberg*, a primeira reflexão verdadeiramente revolucionária sobre a sociedade de informação, foi publicado

em 1967 – no mesmo ano em que o país celebrava um século de existência, no mesmo ano em que decorreu a Exposição de Montréal. Depois de *A Galáxia Gutenberg* surgiram *Para Compreender os Media*, em 1968, e *Take to-day*, em 1971. Portanto, em 1986 já se sabia que a racionalidade e a tecnologia deste século XX, herdadas do século XIX, eram ultrapassadas por uma nova metafísica dos meios de comunicação de massas, pondo um termo à «idade eléctrica». «O meio é a mensagem», «A aldeia global», «A sociedade da informação» são expressões que passaram a ser usadas até se tornarem, actualmente, um lugar-comum, mas correspondiam, no fim dos anos 60, a algo de radicalmente novo. O raciocínio invertia a ordem habitual das coisas. Dos efeitos passava-se às causas, e não das causas aos efeitos. «Quando se inverte o desenrolar de um processo, descobre-se a sua estrutura, o seu esquema. Pelo contrário, se estudarmos a emissão, ou a recepção, de uma mensagem ou de uma acção, não encontramos o seu esquema.» McLuhan propunha-se apreender os esquemas que tornariam o mundo inteligível, e foi o primeiro a ter uma intuição da importância futura da comunicação, a prever a aproximação entre as culturas – simplificada com os satélites. O primeiro a inventar, e a enunciar, o conceito de Aldeia Global.
«Transportes e Comunicações», o grande tema, era, nas instalações da Expo 86, nesta fase do mundo como Aldeia Global, enunciado no seu conteúdo básico, o do papel essencial dos transportes na vida humana. Os transportes como uma das primeiras invenções, indispensável à sobrevivência, visto que permitem estabelecer o equilíbrio entre as necessidades e os recursos disponíveis. Os transportes como factor de prosperidade, que é aquilo que harmoniosamente vem a seguir à sobrevivência e faz com que os sonhos se realizem. Os transportes como meio de realização de importantes aspectos das potencialidades humanas – o aprovisionamento, a inovação e a imaginação.
Desta focalização mais «local» passava-se facilmente para uma «mundialização», como é conveniente numa Exposição Internacional, e como é próprio nos tempos em que o mundo se tornou uma Aldeia Global. Para isso, acentuava-se ainda mais algo de tão notório como a importância da distribuição dos bens: a população do planeta, para que possa viver dignamente e em paz, tem uma necessidade estrita de um sistema de transportes que assegure a distribuição dos bens alimentares.
A componente «tecnológica» da exploração do tema era sublinhada através de digressões históricas pelos transportes, que mostravam como, ao longo dos tempos, os problemas se resolviam com inovações

que eram, em si mesmas, limites para depois serem novamente ultrapassados. Ou seja, tratava-se de dizer, mais ou menos, que os transportes tinham um atributo suplementar, que era o de estimularem a inovação tecnológica; e que, como acontece quando se grita por um corredor numa corrida e isso serve de estímulo a todos, as inovações estimulavam os progressos científicos e técnicos em geral.

Entre outras possibilidades de apresentação a explorar, havia todo um assomo idealista, no qual se propunha uma reflexão sobre a forma como os transportes realizavam um ideal dos seres humanos, melhorando, como os *mass media*, a compreensão entre os povos.

Nesta perspectiva mais edificante, a demonstração era feita através de alguns exemplos, sendo um deles o de que o contacto com outros povos e civilizações favorece o respeito mútuo e o sentimento de se existir enquanto cidadão do mundo. A ideia era a de que os transportes servem para que se explore o mundo com os mais completos de todos os objectivos materialistas; mas, quanto a objectivos também os há levados, e a paixão do saber, ou a demanda do conhecimento, fazem parte desse grupo – ao qual os transportes são, igualmente, indispensáveis.

No essencial, era destes núcleos que partia a exploração *on-site* do conceito. Numa versão ambulatória, ou, dadas as características da personagem, numa versão peripatética, «movimento e comunicações» eram, na essência, digamos assim, do conceito, difundidos e representados por Ernie. «Expo Ernie», a mascote oficial.

Ernie era um robô. A importância que foi assumindo era inversamente proporcional à sua altura, porque ele media apenas 1 metro e 20 centímetros. Tinha um capacete branco de astronauta, com a respectiva viseira, como cabeça, e vestia um fato-macaco de um tecido que parecia apropriado para uma expedição lunar, branco e brilhante, com a inscrição «Expo 86» no peito, em letras grandes. Anatomicamente, Ernie parecia-se com um *bonhomme Michelin*, igualmente gordinho, mas sem o efeito dos refegos encastrados que tem o boneco. Ernie era, de certo modo, mais humano. Tornava-se mais fácil estabelecer uma relação com ele.

E, de facto, as pessoas estabeleceram um relação pessoal com ele. Ernie foi uma *superstar*. Conceberam-no em 1982, para que pudesse acumular o seu papel de mascote com o de arauto e embaixador. Assim, muito antes da abertura da Expo 86, Ernie dava as notícias da evolução dos acontecimentos. Viajou pelo mundo, no seu *tour* de promoção – deslocou-se, por exemplo, ao Japão e aos Estados Unidos da América. Chamaram-lhe «o embaixador robótico da Expo».



Os espectáculos sucederam-se, imparáveis. Ao todo, 3000 artistas actuaram. Uma das "acusações" feitas à Expo foi a de que os espectáculos constituíram, por oposição à apresentação de novidades, o melhor de todo o acontecimento.

Além de robô peripatético, Ernie era um artista. Podia cantar músicas *pop* e dançar *break-dance*, a dança que, naquela época, era certamente a mais apropriada a um robô – estava em moda e não exigia grande flexibilidade. Fez um espectáculo cantando *a capella* com um grupo canadiano, os Nylons. Apareceu por diversas vezes na televisão, falou para a rádio, foi entrevistado para o Good Morning America. Tinha uma volumosa correspondência dos fãs, e fazia questão de responder às cartas. A sua vida amorosa era um tema de especulações, e chegou até hoje a noção de que era bastante atribulada. No entanto, Ernie, geralmente circunspecto sobre o assunto, limitou-se a admitir publicamente apenas um compromisso com uma parquímetro, que mais tarde veio a morrer em circunstância trágicas mas que permanecem bastante misteriosas. Sabe-se que, mais tarde, o robô saiu algumas vezes com uma microndas, mas acabou por se queimar e deixou-a. Depois teve uma ligação com uma compactadora de lixo. Não há muitos pormenores dos quais se tenha a certeza que são verdade porque Ernie sempre se recusou a comentar.

No meio das suas intensas actividades sentimentais e profissionais, Ernie arranjou tempo livre para, depois da inauguração da Expo 86, estar a receber os visitantes, cumprimentando-os com um firme aperto de mão. Assistiu, nem podia ser de outra maneira, à inauguração: no dia 2 de Maio de 1986, depois da celebração do centenário de Vancouver.

Nesse dia, seguindo critérios ortodoxos, não se pode afirmar que

Ernie fosse o convidado mais famoso da Expo 86 Corporation. Mas é muito possível que estivesse entre os mais conhecidos.
A inauguração foi, em Vancouver, no Place Stadium da Colúmbia Britânica. O anfiteatro tem 60 mil lugares, e é o maior estádio do mundo com uma cobertura insuflável. Para isso, enormes ventoinhas elevam o tecto translúcido, que uma estrutura de aço mantém no ar na posição correcta – o que lhe dá o aspecto de uma manta de retalhos imaterial. O Place Stadium dispõe de outras comodidades além dos lugares sentados: por exemplo, dez salas para banquetes e, em todo o estádio, serviço completo de *catering*.
Na cerimónia de abertura, além de, evidentemente, todas as representações oficiais, estiveram o príncipe Carlos e Diana, a princesa de Gales. Não foram só à cerimónia da inauguração, instalaram-se na Colúmbia Britânica de 30 de Abril a 6 de Maio, para acompanharem os acontecimentos – por exemplo, uma Gala Pop no Teatro da Expo, que, durante a Expo 86, teve actuações de gosto ecléctico: Harry Belafonte, Eurythmics, Anne Murray, Billy Ocean, etc. Na Internet ainda podem encontrar-se registos fotográficos da princesa entrando em pavilhões.

«AO PRINCÍPIO NÃO HAVIA NADA»

A Expo 86 ocupou, ao todo, 70 hectares, repartidos por duas áreas urbanas em frente ao mar, e, dadas as características especiais de Vancouver, ambas próximas do centro da cidade.
Em False Creek, aquela que foi a superfície maior da instalação da Expo estendia-se ao longo das margens, num total de cerca de 52,5 hectares. Era uma área rectangular, relativamente plana – o que levou a que as marés fossem estudadas com muito cuidado –, de uns 2500 metros de comprimento e uma largura que variava entre 65 e 210 metros. Para norte, ficava o centro da cidade; para sul, o mar.
Situavam-se aí pavilhões de participantes, os pavilhões temáticos e a zona das diversões. Na segunda área, a uns dois quilómetros, mais a norte ainda e por isso novamente à beira-mar, na enseada Burrard, foi instalado o Pavilhão do Canadá, que ocupava três hectares de terreno. Tinha de ser um pavilhão adequado à importância visto tratar-se da representação do país que recebia a Exposição, e foi construído como um enorme navio a avançar pelo mar – o pavilhão entrava no mar – e, ali perto, havia um terminal para os barcos de cruzeiro.

O facto de a Expo se distribuir por dois locais, separados um do outro por cerca de dois quilómetros, foi valorizado como uma ilustração prática do tema dos transportes. A primeira questão foi, naturalmente, assegurar trânsitos eficazes. Por terra e por mar, houve, a partir de cada um dos locais, ligações directas para o outro. Por mar, percorria-se um trajecto que era um pequeno cruzeiro de *hovercraft*, ou de *ferry-boat*, com vistas panorâmicas asseguradas, porque na viagem contornava-se a península e o Stanley Park; depois havia um autocarro até ao Pavilhão do Canadá. Por terra, havia escolha. Ou se utilizava a alternativa que mostrava o centro da cidade ou o LRT (o Light-Rapid-Transit, sistema integrado de transportes públicos urbanos). Neste sistema, uma peça fundamental é o Sky Train, informatizado, sem condutor, viajando acima do solo em carris especiais. Demorava quatro minutos a fazer cada um dos percursos.

False Creek era uma área até ali abandonada. A descrição que a revista *Cosmo 21* faz dos preparativos para a Expo 86 ajuda a perceber até que ponto: «Ao princípio não havia nada a não ser um nome, um conceito, um sonho para alguns, dúvidas para muitos, e várias discussões sobre formas mais úteis de se gastarem os dinheiros públicos.»

As marginais de False Creek, pouco agradáveis, foram, a norte e a leste, completamente reconstruídas e, de um ponto de vista paisagístico, reorganizadas. Uma espécie de convés, de 9,5 hectares, foi construído sobre a água, de forma a conseguir-se espaço para pavilhões, docas para demonstrações de barcos e uma supermarginal contínua para os visitantes passearem.

Era fácil chegar de avião e ir imediatamente para a Expo: ficava a cerca de meia hora de automóvel, do aeroporto. Perto do recinto principal, havia parqueamento para 10 mil automóveis e 250 autocarros; perto do segundo recinto, um parque para 400 automóveis. Os parques privados asseguravam mais 25 mil lugares.

O acesso à Expo 86 fazia-se por quatro entradas principais. Havia a Porta Oriental, que ficava perto do Centro da Expo; a Porta Ocidental; a Porta do Canadá, perto do Pavilhão do Canadá; e a Porta do Estádio. As duas primeiras estavam estrategicamente colocadas ao lado dos terminais de autocarros. Além destes, havia três acessos secundários – a Porta do Passeio Ocidental, que era só para quem tinha passe especial, no Pavilhão do Canadá; o Portal do Canadá, que não era bem uma porta mas uma entrada, visto que ligava o SkyTrain ao Pavilhão do Canadá; e a Porta da Marina, onde estava um serviço de *ferry-boats* destinado aos cidadãos mais planifi-

cados, que possuíam um bilhete pré-comprado. Lá dentro, os transportes eram todos gratuitos. A Expo abria às 9 horas e 15 minutos; os pavilhões abriam às 10 da manhã e fechavam às 10 da noite; os lugares onde havia espectáculos nocturnos e os quiosques fechavam à meia-noite.

Quando a Expo 86 foi planificada, o que estava previsto era que o tema, ilustrado de muitas maneiras (os sistemas para o transporte dos visitantes dentro do recinto eram uma ilustração prática entre todas as outras – um festival, um simpósio, todas as actividades preparadas pelos participantes e pela Expo, etc.), incidisse, ainda, sobre quatro pavilhões temáticos, que estabeleceriam uma espécie de norma sobre as formas de abordar o tema geral, porque, através de quatro perspectivas diferentes, apresentariam uma visão global de transportes e comunicações.

No projecto, cada uma dessas quatro visões ficou definida. Havia: o Pavilhão do Movimento, que seria a matriz de todos os desenvolvimentos temáticos da Expo 86, um ponto de referência que, idealmente, auxiliaria os participantes na elaboração das suas próprias perspectivas; o Pavilhão da Vida em Movimento, ilustrando a necessidade dos transportes; o Pavilhão do Tempo em Movimento, para mostrar os efeitos dos transportes na Humanidade; e o Pavilhão das Ideias em Movimento, concebido para abrigar as ideias mais futuristas sobre transportes. Na prática, a Expo 86 teve três pavilhões temáticos, mas um deles não obedecia ao tema geral.

DE TODAS AS CORES

Para facilitar a orientação, a área total do recinto foi dividida em seis zonas cromáticas: Púrpura, Vermelho, Azul, Cor-de-Rosa, Verde, Amarelo. As várias zonas cromáticas estavam organizadas em sequência, seguindo a costa. A mais ocidental era a Zona Amarela; seguia-se a Zona Verde, depois a Cor-de-Rosa. Finalmente, a Azul, ao lado da Vermelha, que avançava para norte. A Zona Púrpura era a situada mais a sul.

Distinguiam-se umas das outras através da aplicação das cores respectivas – por exemplo, em bandeiras, nos bancos para as pessoas se sentarem, nos canteiros, ou nos painéis de sinalização. Além disso, para cada uma das zonas, a paleta de cores utilizada era diferente, com predominância, evidentemente, da cor de identificação. Os postes com os nomes das ruas tinham, igualmente, as cores coordena-

das; a ideia geral era a de que a informação fosse veiculada mais pelas cores e pelas imagens do que pelas palavras.
Para Robert S. Anderson e Eleanor Wachtel, a arquitectura da Expo, que classificam como inócua e pouco imaginativa, era contrabalançada pela insolência das cores (e também pela integração dos divertimentos nas zonas dos pavilhões). Para estes autores, a Expo 86 provocou, tanto na sua arquitectura, como nas exposições, como no entretenimento audiovisual, um forte sentimento de *déjà vu*; referem ainda que o primeiro projecto arquitectónico era grandioso, mas que teve de ser reformulado por causa dos custos – o que talvez explique porque é que os quatro pavilhões temáticos passaram a três.
Na Zona Púrpura ficou o Centro da Expo, o Pavilhão do Futuro, que um ano antes da abertura já podia ser visitado, antecipando o que ia acontecer. Era uma cúpula geodésica de 47 metros e 17 andares, da responsabilidade do arquitecto Bruno Freschi. Com uma área total de 10 220 metros quadrados, 4275 eram área de exposições. A sua forma representava o planeta. Por fora, na exuberante cúpula, com 766 triângulos de vidro e aço, e 391 luzes, reflectiam-se a luz e as águas de False Creek, durante o dia; à noite, acendiam-se as luzes artificiais que brilhavam, piscando, numa sequência aleatória.
No interior ficava um auditório OMNIMAX de 500 lugares, com o maior ecrã do mundo, hemisférico, de 27 metros de diâmetro, no qual a imagem era nove vezes maior do que num filme convencional (este auditório estava no local adquado, porque o formato Imax e a respectiva tecnologia foram desenvolvidos por uma empresa canadiana). Aí, era exibido o filme, *A Freedom to Move*, uma sequência dos momentos relevantes da História dos Transportes: desde andar a pé por uma estrada romana até ao *space-shuttle*. Realizado por Michel Brault, a rodagem, feita mais ou menos em todo o mundo, demorou nove meses.
O pavilhão dispunha de um Teatro do Futuro, que abrigou a primeira sessão interactiva feita no Canadá. Os espectadores estavam sentados em cadeiras especiais, que tinham nos braços uns botões que eles podiam premir para votarem as respostas a perguntas sobre o futuro, lançadas por um filme computadorizado, que estava a ser exibido num ecrã. Na área de exposições, destacou-se a «Design 2000», onde se exibiam tecnologias futuristas: desde veículos movidos a vento até holografias.
Depois de a Expo ter encerrado, houve, por causa das inéditas características deste edifício, um intenso *lobbying* até se decidir o que



Bill Lishman concebeu uma escultura, intitulada "Transcendendo o Tráfego", para ocupar o centro da Praça da Terra. Progressivamente, os veículos representados humanizavam-se e, no topo, transformavam-se em pessoas.

viria a ser. Ganhou a Ciência. Na cúpula multifacetada foi instalado o Centro de Arte, Ciência e Tecnologia, que, para quem visita a cidade, é uma paragem obrigatória – agora com outro nome, chama-se Science World. Em Outubro de 1987, Sua Alteza Real, a rainha Isabel II, declarou-o «Um Centro de ciência para os habitantes da British Columbia». Science World é uma organização não lucrativa que tem assegurado – através de mecenas, donativos e angariação de fundos – 90 por cento do seu orçamento.

Na Zona Verde estava o segundo dos três pavilhões temáticos. Localizava-se na mais antiga construção industrial de Vancouver, a Roundhouse (literalmente, Casa Circular). Cerca de cem anos antes, o edifício redondo, que foi restaurado numa «sponsorização» conjunta da Expo 86 e da Esso/Imperial Oil Ltd., tinha pertencido aos Caminhos-de-Ferro. Alojava as locomotivas a vapor, quando estavam em manutenção ou precisavam de ser reparadas. Durante a Expo, a Roundhouse celebrava «A Idade de Ouro da Máquina».

O objectivo central desta celebração era mostrar como eram os transportes nos tempos dos pioneiros. Podia, por exemplo, ver-se a locomotiva do primeiro comboio transcontinental de passageiros com destino a Vancouver, em 1887. As restantes peças em exposição tinham sido especialmente concebidas para a ocasião, pelo Studio Shape, da Checoslováquia.

À entrada, um semáforo gigante e rotativo mostrava como era feita, nos primórdios, a sinalização ferroviária. Os visitantes podiam ver filmes de animação sobre meios de transporte – reais ou inventados. *Performers* actuavam em máquinas bizarras, que nunca tinham sido produzidas, a não ser para aquela ocasião. Ao longo de um corredor, em retrospectiva, perfilavam-se as estátuas douradas dos seus inventores visionários.

No *hall* estava uma mostra de veículos raros, na qual se incluíam relíquias preciosas, como o *Bugatti* mais velho do mundo, de 1912, e um *Benz Victoria* de 1893. A bordo de um modelo de um avião antigo, 160 espectadores podiam ver um filme, baseado em imagens de arquivo, que mostrava os êxitos e os fracassos, geralmente hilariantes, dos pioneiros da ciência, nos finais do século passado e nos princípios deste.

O terceiro e último grande pavilhão temático não tinha tema genérico, era extra, e ficou na Zona Amarela. Era o Grande Pavilhão de Ramsés II e estava integrado no programa de Arte. Dentro de uma estrutura concebida como uma evocação dos templos de rocha de Abu Simbel, por detrás dos pilares gigantescos, via-se quase uma

centena de tesouros dos tempos do faraó Ramsés II, o qual teve o segundo reinado mais longo da história do Egipto, de 1290 a 1224 a. C. Viam-se estátuas monumentais, e quase cem objectos de um valor inestimável, como o primeiro relógio de água conhecido, um jogo em osso e ébano, entre entre outros.

Este pavilhão pode ser integrado naquilo que Burton Benedict designa como «a exibição ritual de objectos». Os exemplos que ele dá são a Magna Carta, e a *Pietà* de Miguel Ângelo, que foram exibidas em várias Feiras Mundiais. A «exibição ritual» implica objectos imbuídos de valor histórico ou sagrado; através dos sentimentos que inspiram, exprimem, numa forma material, a unidade social.

Além destes três grandes pavilhões temáticos, havia três praças temáticas, as «Theme Dream Plazas», cada uma delas representando o ambiente específico de um meio de transporte – terra, mar e ar; e algumas esculturas, que, relacionadas com o tema geral, pontuavam o recinto da Expo.

Na Zona Verde ficava a praça aquática, a Marina, onde frequentemente aportavam barcos, e onde estava em exposição o *Dream Ship* da Expo, cujos mastros se erguiam a quarenta metros de altura. Ali, os visitantes podiam embarcar para *tours* por mar até ao Pavilhão do Canadá. No centro da Marina situava-se o Porto Internacional, onde estavam barcos exóticos de todos os sete mares – das canoas aos juncos, dos navios mercantes aos *dhows* árabes. Muito perto, o *Rainha Africana* de Humphrey Bogart aparecia em todo o seu esplendor; tal como uma réplica do galeão de Sir Francis Drake, o *Golden Hinde*. Num grande tanque, havia modelos de barcos de controlo remoto. E, durante todo o período da Expo, houve demonstrações de construção de barcos: ficaram prontos um *pinisi* indonésio e um barco tradicional do Canadá. Numa torre, os visitantes podiam buzinar, fazer sinais de luzes e experimentar a utilização do radar.

Na Zona Rosa ficava a Praça do Ar. Celebrava as alegrias do voo. Aí, uma grande quantidade de balões, papagaios, aviões, pára-quedas, planadores e esculturas insufláveis estavam suspensos a trinta metros do solo, no interior de uma superstrutura de aço. Percorria-se a História da Aviação, através dos seus aparelhos – dos primórdios até aos anos 80; um hangar estava reservado para a mostra das peças mais antigas. Num hangar adjacente, construíam-se aviões bizarros – e podia-se mexer nas peças separadas.

Na Zona Vermelha, na Praça da Terra, assistia-se à encenação do International Traffic Jam, o engarrafamento internacional rodoviário. «Engarrafavam-se» veículos procedentes dos diversos países – auto-

móveis, enormes camiões, táxis orientais de três rodas, etc. A confusão era potencializada pelo convívio de sinais de trânsito de todos os países, e pela cacofonia de buzinas, música de rádio e imprecações berradas em várias línguas. Esculturas de peões pareciam aguardar, pacientes, por um melhor momento no caos. Perto de uma escultura de um polícia, crianças – de carne e osso – representavam uma peça cómica, na qual rodavam volantes, buzinavam e sopravam apitos. No meio da praça, erguia-se uma torre cónica pintada de azul-céu e com nuvens, de 26 metros de altura, desenhada pelo escultor canadiano Bill Lishman. Em volta da torre, subia uma escultura em espiral, chamada «Transcendendo o Tráfego».
Nessa espiral, os veículos, à medida que avançavam em altura, iam sendo humanizados, transformando-se em seres que eram transportados por animais; chegando ao topo, eram coloridas silhuetas de pessoas que se dirigiam para um hipotético céu, representado pelas nuvens.
Ainda na Zona Vermelha, entre o Pavilhão do Canadá e o Pavilhão do Ontário, estava localizada a mais imponente das esculturas temáticas, a «Highway 86», desenhada pelo SITE, Projects de Nova Iorque, uma empresa conhecida pelos seus projectos arquitectónicos inovadores para os espaços públicos, nos quais se misturavam as referências sociais, psicológicas e ambientais, proporcionando várias leituras. Esta auto-estrada vinha do mar, tinha 217 metros, quatro faixas de rodagem, e era feita de cimento e aço; em todo o comprimento das faixas, estavam dispostos veículos de todos os tipos – automóveis, barcos, bicicletas, cápsulas espaciais, aviões e jipes lunares. Os visitantes podiam passear por ali, entrar nos veículos e sentar-se lá dentro. A escultura tinha sido concebida como um comentário à típica relação amor-ódio com a tecnologia, marcante nos anos 80. A sua interpretação era muito aberta, admitindo várias possibilidades: tanto podia levar à utopia como ao apocalipse, e, por ter como horizonte de partida o mar, supunha-se ainda que poderia ser uma versão humorística da teoria da evolução de Darwin.
Todas as outras esculturas temáticas eram da autoria de artistas canadianos e, em todas, o tema era o da Expo 86, abordado de formas diversas. Ron Baird, do Ontário, era o autor de *Spirit Catcher*, que ficava na Zona Amarela, ao lado do Pavilhão Ramsés II, e que, a partir da forma de um pássaro, com uma altura de 15 metros e um espaço entre as asas de 24 metros, representava a ideia de voo. Na mesma Zona Amarela, Geoffrey Smedley, de Vancouver, fez *Rowingbridge*, também de 15 metros de altura e com 21 metros de comprimento, uma espécie de barco sustentado por duas colunas

verticais, de uma forma que podia fazer pensar numa passagem ritual. Na Zona Verde, *Locomotive People*, de Miho Sawada, um escultor de Toronto, simbolizava o movimento nas suas componentes energia, inspiração e progresso, inspirando-se na ideia de ponte como passagem e encontro; os visitantes podiam entrar dentro da escultura, tornando-se uma parte dela.

Na Zona Vermelha, John Gilbert, um artista da Colúmbia Britânica, apresentou *UFO H2O*, uma escultura na água. Uma nave espacial, pilotada por um marciano verde, tinha aterrado no meio da água, aliás no meio de uma série de jogos de água – repuxos, jactos, efeitos, etc. As crianças tornavam-se imediatamente amigas do marciano.

A zona onde estava o marciano, a Zona Vermelha, tinha outros divertimentos especiais: por exemplo, a *Scream Machine*, uma montanha-russa gigante, que chegava a 33 metros acima do solo e cujos vagões atingiam uma velocidade de 80 quilómetros; e o *Looping Starship*, uma nave que levava 50 passageiros para entrarem em órbita.

Na mesma zona, ficava o Pavilhão da Promessa, que à entrada tinha a escultura de uma enorme pomba branca e três salas forradas de espelhos exprimiam o tema da comunicação entre Deus e a Humanidade. Na primeira sala, num cubo espelhado, a história da Criação era contada utilizando todos os meios – luz, som, filme, *lasers* e *performances*. Na segunda sala, as imagens eram ampliadas para dimensões fantásticas. Na segunda sala, criava-se um espaço infinitamente maior, através de *lasers*, ecrãs e objectos em movimento; era a sala em que se antevia o futuro.

DO PRINCÍPIO AO FIM DE UM TEMA

As diversões pedagógicas, um dos pontos fortes da Expo 86, prosseguiam no Pavilhão da Canadian National (a Canadian National é a companhia de transportes do governo), na Zona Vermelha, por detrás de um gigantesco painel, ou biombo, translúcido, suspenso mediante uma moldura de aço de 15 metros de altura. Aí, celebrava-se mais um aniversário: o dos 150 anos do primeiro acto público do caminho-de-ferro nacional. O tema era «Transportando Coisas», e explorava a importância que o movimento de materiais e informação tem na vida quotidiana, uma escolha que McLuhan aplaudiria. Numa das exposições do Pavilhão, a «CommMotion», ensinava-se aos visitantes as leis de Newton através de demonstrações práticas: numa delas os visitantes tinham de pedalar, frenéticos, em bicicletas imóveis, para

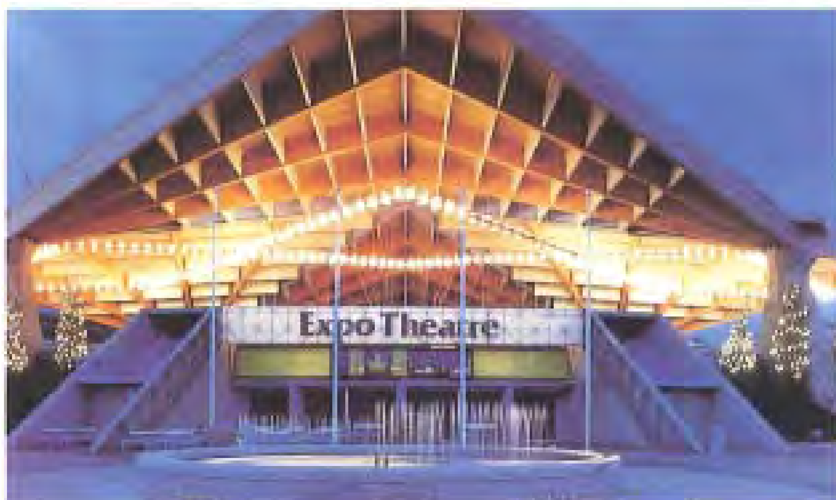
que um *hula-hoop* começasse a subir em direcção aos céus. Noutra, para mostrar a aceleração, um enorme cubo vermelho deslizava ao longo de uma rampa. Aquilo que não fosse entendido podia voltar a ser explicado no filme *LocoMotion*.

Localizado nesta Zona Vermelha, mas na enseada Burrard, e portanto já no centro da cidade, ficava o Pavilhão do Canadá. Ao fundo da Howe Street, situava-se uma das entradas, a Porta do Canadá. Podia, assim – e poderá ter sido construído também com esse objectivo –, ser o primeiro que se visitava na Expo 86.

Foi pensado desde o início para se distinguir. Classificaram-no como o maior e mais espectacular pavilhão que o governo do Canadá teve em qualquer Exposição Mundial. Desenhado como um enorme navio de luxo, estava literalmente metido no mar, ancorado no porto, e a ideia, ambiciosa, era que, no seu interior, o *tour* pudesse funcionar como uma visão completa do Canadá.

Num ecrã gigante, uma mistura de Imax 3D (três dimensões) fazia com que se ficasse sem fôlego a ver um comboio deslizar para o lado enquanto subia nas montanhas Rochosas. Um surpreendente *Hystar*, uma nave especial circular, mostrava as suas potencialidades: no seu eixo vertical, movia-se para cima e para baixo mais depressa do que qualquer aparelho de aviação do mundo. Também se podia andar de submarino. Dentro e fora do Pavilhão, em diversos palcos, actuavam *performers*, bailarinos e músicos. Sobre a água, havia espectáculos de luzes e *lasers*. Fogo-de-artifício e teatro de rua animavam os passeios no exterior do Pavilhão. Num microcosmos do Árctico, recriado para o efeito, mostrava-se como as comunicações por satélite transformavam as regiões do Norte. Na Vidiwall, 168 ecrãs vídeo formavam um único e grande ecrã, maior do que até ali se tinha visto no Canadá. As imagens exemplificavam como os meios de transporte se articulavam com as comunicações. Estas eram algumas das atracções mais apelativas; mas, além disso, o Pavilhão tinha uma programação cultural vasta. No Amiga Studio Theatre, com um sistema de vídeos múltiplos e controlo remoto, havia oito espectáculos diários, pelos artistas considerados mais inovadores – bailarinos, actores, cantores e músicos. Num género mais convencional, as outras atracções sucediam-se. Num anfiteatro ao ar livre, por exemplo, a programação diurna era para crianças; a programação nocturna incluía grupos de folclore, de *jazz*, coros, etc. Um restaurante e um cabaré, o único de toda a Expo, permitiam descansar.

O Pavilhão da Colúmbia Britânica era outro a não dispensar numa visita à Expo 86. Ficava na Zona Azul, adjacente à Zona Vermelha



No Expo Theatre, os "grandes nomes" revezaram-se, para vários gostos: de Julio Iglesias a Wynton Marsalis

do Pavilhão do Canadá, na Praça das Nações, para onde dava a Porta do Estádio. Do lado de fora, ficava o B. C. Place Stadium, onde decorreram alguns dos acontecimentos de dimensão mais extravagante, além da inauguração – por exemplo, uma grande exposição de automóveis antigos e a exposição de informática e comunicações.
O Pavilhão da Colúmbia Britânica, depois legado aos habitantes desta província canadiana, compunha-se de três blocos distintos. É uma adaptação do princípio geral de que o instigador tem de se devotar à causa: o anfitrião tem de se esforçar por causa dos convidados.
O bloco mais imponente do complexo, o Discovery B. C., uma espécie de catedral de vidro e aço, era o edifício principal. Tinha quatro áreas de exposição; em três delas contava-se a «História da Inovação» na Colúmbia Britânica. Na quarta simulava-se uma operação de salvamento a bordo de um submarino.
Os outros dois edifícios eram o Challenge B. C., que se consagrava à indústria, em sentido lato, com demonstrações encenadas por *performers*, uma apresentação audiovisual num ecrã triplo e múltiplas surpresas electrónicas. Fora, ao lado, ficava uma floresta. Era realmente uma área de floresta. As pessoas podiam passear e ver as árvores da região.
No último bloco do Pavilhão ficava o Showcase B. C., uma área de lazer e entretenimento, aberta até tarde, com os seus espectáculos nocturnos – comédias, musicais, desfiles de moda, dança, etc. Durante a tarde, os artistas eram amadores; à noite, eram profissionais. Nos pisos superiores do Challenge B. C. e do Showcase B. C.

ficavam os gabinetes de alguns dos funcionários superiores da Expo 86. O complexo dispunha de dois cais, que permitiam mostrar, entre outros, um navio histórico restaurado – o *Ivanhoe*.
Outro dos maiores pavilhões, era o da República Popular da China, o que de certo modo se impunha, dada a quantidade de chineses que vivem na Colúmbia Britânica. Situava-se na Zona Púrpura, como o Expo Centre. Essa zona começava com a exposição da Via Rail: em 900 metros quadrados fazia-se um historial do transporte ferroviário de passageiros, e dava-se a possibilidade de andar numa miniatura de um dos mais antigos comboios.
A China mostrava, logo para começar, um foguetão, um satélite de comunicações e um barco para vigilância costeira. A História retrocedia quando se via um modelo do barco do explorador Zhen He, que viveu durante a dinastia Ming, quando a China ocupava, um século antes de Vasco da Gama, um lugar destacado no que dizia respeito à navegação. Mostrava-se uma réplica (de proporções adequadas ao local) da Grande Muralha da China. Entre outras peças valiosas, um carro de bronze com 2000 anos, o mais completo encontrado até aí, em escavações efectuadas em 1980. E, fazendo a História avançar, um computador que servia para se poderem enviar telegramas em caracteres chineses.
O Pavilhão do Japão, outro dos países com grande representação na população de Vancouver, ficava já na Zona Vermelha. Além de vários espectáculos e acontecimentos, de provas de *sushi* e de *tempura* preparados pelos grandes chefes de cozinha de Tóquio, havia demonstrações do HSST (High Speed Surface Control); estava em estudo a ideia de adaptar estes veículos, que podiam atingir 300 quilómetros por hora, ao transporte de passageiros entre um aeroporto e uma cidade.
Talvez com menos meios, mas igualmente exóticos para visitantes europeus encontravam-se, na mesma zona, o Pavilhão dos Territórios do Noroeste e o Pavilhão do Yukon. Neste último, mostrava-se como tinha sido a construção da auto-estrada do Alasca; e, no primeiro, havia uma estátua de pedra de seis metros, que reproduzia as estátuas construídas pelos Inuites como sinais de navegação. Nos espectáculos deste Pavilhão, podia ficar-se a fazer uma ideia do folclore autóctone: cantos dos Inuites, tambores índios, violinistas Métis e jogos árcticos.
Na Zona Vermelha, Mel Gibson, em vídeo, explicava a História da Austrália aos visitantes do Pavilhão Australiano. Um dos pontos fortes da representação da Austrália era a simulação de uma caverna escura, que cheirava a eucalipto e onde se viam imagens dos Aborígenes.

Num curto-circuito com o presente, havia uma réplica do então novo satélite, o AUSSAT; e, preparando o futuro, promoções do bicentenário da Austrália, a realizar dali a dois anos, e da Expo 88, em Brisbane, para celebrar a efeméride.
Na Zona Verde, Hong-Kong apresentava-se de maneira sofisticada: o Pavilhão estava rodeado por andaimes de bambu, e artesãos, ao longo de toda a Expo 86, introduziam alterações artísticas. Com isto, simbolizava-se o «espírito de regeneração» que marcou a História de Hong-Kong desde sempre. Lá dentro, o lema era o contraste entre «seda e silicone»: assim se demonstrava a mudança, desde os tempos do comércio costeiro até à posição de pólo financeiro, industrial e de comunicações no Extremo Oriente que Hong-Kong tinha em 1986. Nesta mesma zona, o Pavilhão de Alberta, com a sua torre rotativa de sete andares, era um dos que mais atenções atraía; e aproveitou-se a oportunidade para promover as Olimpíadas de Calgary, em 1988.
Ali perto, no Pavilhão de França jogava-se entre realidade e imaginação: a par de uma estação de metro «verdadeira», colocava-se uma estação de metro segundo Júlio Verne. Claro que o inevitável *Concorde* estava representado, mas o menos óbvio *Alcyone* de Cousteau também estava. Uma réplica em tamanho natural do *TGV* (Train de Grande Vitesse) podia ser comparada com o *HST* (High Speed Train) do Pavilhão da Grã-Bretanha, na mesma zona. Adiante, ficava o Pavilhão da Comunidade Europeia, Portugal incluído. O tema era «Europa em Movimento», tratado mediante uma mistura de projecção de filmes e de diapositivos. Mostrava-se, já, o projecto do Túnel da Mancha.
Nas críticas à Expo 86 feitas por Anderson e Wachtel, refere-se uma falta de entusiasmo pelo Pavilhão da URSS, porque na altura estava muito presente a catástrofe de Chernobyl – a explosão nuclear do reactor ocorreu a 26 de Abril de 1986 e foi admitida por Moscovo, através da agência Tass, no dia 28 de Abril. A 2 de Maio, no dia em que a Expo 86 era oficialmente inaugurada, em França, na Bélgica e na Holanda detectavam-se níveis de radioactividade atmosférica relacionados com Chernobyl que, não pondo em perigo a saúde pública, generalizaram o clima de alarme – por exemplo, a RFA armazenou o leite proveniente dos cinco estados mais afectados, até que se verificasse que não estavam contaminados. Craxi e Kohl já tinham anunciado que a questão seria discutida na Cimeira de Tóquio. Mas, na Expo 86, celebrava-se uma estreia que contrabalançava o mal-estar mundial: pela primeira vez, a URSS, Cuba, China e

Estados Unidos da América compareciam, simultaneamente, e estavam todos no mesmo recinto (URSS, China e EUA em zonas diferentes; Cuba partilhava a mesma zona com os EUA).
Na Zona Rosa ficava a URSS. O ponto forte do Pavilhão era menos arriscado, em relação à opinião pública. Tratava-se da celebração dos voos espaciais – havia um pretexto, celebrava-se o 25.º aniversário do voo espacial de Gagarine, e havia uma estátua do cosmonauta cá fora. Numa das áreas, intitulada «O Espaço na Paz e na Cooperação» estava o *Soyuz-Salyut-Progress*, um complexo com um laboratório espacial. Entre outras demonstrações de actividades e objectos relacionados com o espaço, explicava-se Vega, que era um projecto internacional relacionado com o cometa Halley. Na parte do pavilhão que não dizia respeito à exploração do espaço, mostravam-se os sistemas de transportes e comunicações da URSS – do primeiro voo *non-stop* da URSS à América do Norte, em 1937, até ao actual sistema de transportes na cidade de Kiev. Danças folclóricas, restaurante, *shows* de moda, filmes – incluindo 3D – reforçavam os interesses do Pavilhão.
Os Estados Unidos da América, no seu Pavilhão da Zona Amarela, também comemorava o primeiro homem no espaço – conforme podiam. Comemoravam Alan Shepard, em 1961, que tinha sido em termos gerais o segundo, mas o primeiro americano. Escolheram acentuar, como a URSS, os voos espaciais. E o *space-shuttle*.
Não era um bom momento, no mesmo ano da explosão da nave *Challenger*, é o mínimo que se pode dizer. Ainda por cima quando a partir do inquérito se podia inferir que o desastre poderia ter sido evitado. Mas, no pavilhão, via-se mais longe, marcando encontro para 1994, quando a primeira estação espacial permanente norte-americana estivesse instalada. No Pavilhão de Cuba, na mesma zona, o período seleccionado para ser «Tempo Áureo» ficava no passado: quando, há quinhentos anos, Cuba era importante para os Espanhóis à conquista do Novo Mundo.

COMO SE FOSSE UM BALANÇO (FINAL)

Houve, na Expo, três tipos de edifícios. Em primeiro lugar, os das diversas províncias, e das grandes empresas, que construíram os seus próprios pavilhões. Depois, os dos 54 participantes internacionais. Puderam todos concentrar-se essencialmente naquilo que iriam exibir e nas decorações, interior e exterior, visto que os pavilhões eram da responsabilidade da Expo 86. O terceiro tipo de edifícios



Como habitualmente, a ideia da "catedral de vidro e aço"
foi sinónimo de apresentação do futuro.

abrangia a grande quantidade de serviços – a Expo 86 empregou um total de 10 124 pessoas, em regime temporário. Muitos restaurantes (50, geridos pela Expo), permitiam servir sentadas 10 000 pessoas. A estes, juntavam-se os já referidos restaurantes dos Pavilhões Internacionais, cinco grandes McDonald's e três pizzarias da cadeia Boston Pizza; além de dois restaurantes-discoteca, um restaurante-cabaré e um *pub*), lojas e os serviços de apoio (primeiros socorros, canis, serviço de crianças perdidas, entre outros), que foram pensados e decorados segundo as suas funções.
Os edifícios «internacionais», que eram ao todo 41 pavilhões, porque havia países reunidos em pavilhões de organizações internacionais, e oito ilhas do Pacífico juntas no mesmo pavilhão, foram construídos num sistema de módulos, na altura considerado muito inovador em relação a todas as outras Expos.
Segundo os requerimentos do BIE, a Expo 86 desenhou e construiu um sistema modular. Por módulos, eram feitos os pavilhões para *leasing*. Para cada pavilhão, podiam ser utilizados de um a 11 módulos; cada um tinha 250 metros quadrados. A distinção entre os pavilhões foi, para alguns, conseguida; para outros não, porque, embora o sistema modular proporcionasse uma grande flexibilidade nas áreas de exposição, terá sido usado de modo pouco imaginativo, sendo o resultado uma relativa uniformidade.
No entanto, embora se tratasse sempre dos mesmos módulos, os pavilhões podiam, por fora, ser individualizados pela decoração específica. Por dentro, era obrigatório que um terço do espaço fosse consagrado ao tema geral da Expo. Quanto aos restantes dois terços, as opções variaram, como vimos, entre as atracções culturais, geográficas e artísticas; em alguns havia restaurantes e, na maior parte, lojas onde eram vendidos os produtos do país.
Uma das reservas feitas à Expo 86 foi a de que foi mais conseguido o seu programa cultural e de entretenimento do que propriamente a revelação de novas invenções. O Festival Mundial das Artes, que decorreu *on-site* e *off-site*, de Maio a Setembro, foi, aparentemente ninguém ousou dizer o contrário, de excelente qualidade.
Actuaram 3000 artistas, nacionais e estrangeiros. Os espectáculos dentro do recinto (14 000) estavam incluídos no preço do bilhete de acesso. E a diversidade era enorme. De uma peça de um dramaturgo aborígene, Jack Davis, sobre a vida dos Aborígenes durante a Depressão, até ao *Lago dos Cisnes* pelo Ballet Kirov. De ópera pelo La Scala até aos espectáculos dos Urban Sax. De recitais de Kiri Te Kanawa e Janet Baker a uma peça de teatro por

uma companhia de Toronto, «Mein!», sobre o poder na sociedade contemporânea.
Do National Theatre inglês à Toho Theatre Company de Tóquio, com uma versão japonesa da *Medeia*. O Royal Ballet veio de Londres com *Romeu e Julieta*; o Royal Thai Ballet apresentou peças originalmente criadas para a Corte Imperial. O Teatro de Pequim representou a peça mais vezes produzida na República Popular da China; em mandarim, com tradução simultânea. Entre a gala de abertura, que reuniu duetos, árias e coros de 16 vedetas operáticas, dos países participantes, e a gala de encerramento com mais uma estrela – Jessye Norman – as oportunidades *imprescindíveis* sucederam-se.
Dentro do recinto da Expo 86, e fora do programa do Festival, mais de 43 000 acontecimentos ocuparam os visitantes. No teatro da Xerox International eram seis espectáculos por dia. No Expo Theatre actuaram, sucessivamente, Julio Iglesias, Wynton Marsalis, Liberace, Bob Hope, entre muitos outros. No Pavilhão da Kodak havia *shows* da Polícia Montada do Canadá e da equipa de motociclos da República Popular da China. Ao ar livre, teatro de rua por grupos da Checoslováquia, de Montréal e dos Estados Unidos da América. E mímica. Realizaram-se dois festivais internacionais: um de palhaços e outro de marionetas. Multiplicaram-se as mostras de folclore. As tecnologias Imax e 3D foram utilizadas por diversos participantes para contarem história e feitos dos seus respectivos países.
A juntar a estes calendários mais especificamente culturais, o calendário dos acontecimentos temáticos programados – do Festival das Máquinas a Vapor e da Feira do Ar, onde se expunham as novidades da indústria da aviação, à exposição Barcos do Mundo, passando, entre muitas exibições espectaculares e/ou extravagantes, pela dos 15 *cascadeurs* da URSS que excitavam as audiências com dezenas de arriscadíssimas proezas em automóveis.
Ainda não foi mencionada a componente académica, ou relativamente académica: em primeiro lugar, o Simpósio «Amanhã Começa Hoje», no qual vários especialistas discutiram os temas, as perspectivas, os problemas e as eventuais soluções identificadas com Transportes e Comunicações; e, depois, uma série de colóquios e conferências – do satélite e fibras ópticas às novas tecnologias, e as suas diversas aplicações – dos submarinos aos caminhos-de-ferro.
A contagem final dos visitantes ficou em 22 111 578. A partir de 9315 inquéritos no local, feitos entre Maio e Agosto, a percentagem de visitantes por país de origem revelou que a maioria (60 por cento) era do Canadá, o que já se calculava; e que 33 por cento provinha do

país vizinho, os Estados Unidos da América. Hong-Kong, Austrália, Japão, México, RFA tiveram um por cento cada; os restantes um por cento não foram especificados.

Segundo os números apresentados por Anderson e Wachtel, o défice da Expo 86 foi de 336 milhões de dólares, uma dívida pública recuperada em dois anos. A maior fatia dos mil milhões de dólares do custo total foi assumido pelo governo da Colúmbia Britânica.

Além do projecto de urbanização de False Creek, a população de Vancouver recebeu, depois da Expo, quatro legados importantes: o Pavilhão da Colúmbia Britânica, já mencionado; a Praça do Canadá, o projecto global de que o Pavilhão do Canadá, na enseada Burrard, foi um dos componentes; a Praça da Colúmbia Britânica, um projecto de urbanização de 90 hectares que integra o estádio coberto de 60 000 lugares, o B. C. Place Stadium; finalmente, um sistema de transportes integrados, o ALRT, para ligar o centro da cidade e os subúrbios – uma parte deste sistema, a ligação entre a enseada Burrard e False Creek, foi um dos atractivos da Expo 86.

As comunicações entre a URSS e o resto do mundo não funcionavam, via-se pela difusão da notícia de Chernobyl que a Tass diferiu para «depois-de-amanhã», e não foi por uma questão de incipiente tecnologia. Mas a reunião dos EUA, URSS, Cuba e República Popular da China podia ser considerada uma promessa, contrabalançando as conclusões a retirar dos dois acontecimentos do ano: Chernobyl e Challenger. E, talvez para adiar conclusões, em Vancouver a profusão de espectáculos e de enorme festa de 54 países manteve-se do primeiro ao último dia. Com fogo-de-artifício. ■



Ernie, o robô, foi a mascote oficial da Expo de Vancouver. Media 1 metro e 20, e tornou-se extremamente popular - principalmente entre as crianças

BIBLIOGRAFIA

- *The Anthropology of World's Fairs.* Coordenação de Burton Benedict. Edição Scholar Press.
- *General Report – Expo 86.*
- *Expo 86: The Official Souvenir Guide.*
- *All the World's a Fair,* Robert Rydell. Edição The University of Chicago Press.
- *World's Fair,* E. L. Doctorow. Edição Plume/Penguin.
- *Vancouver 1986,* Robert S. Anderson e Eleanor Wachtel.
- *Canada,* Lonely Planet Travel Survival Kit.